Illinois U.

France

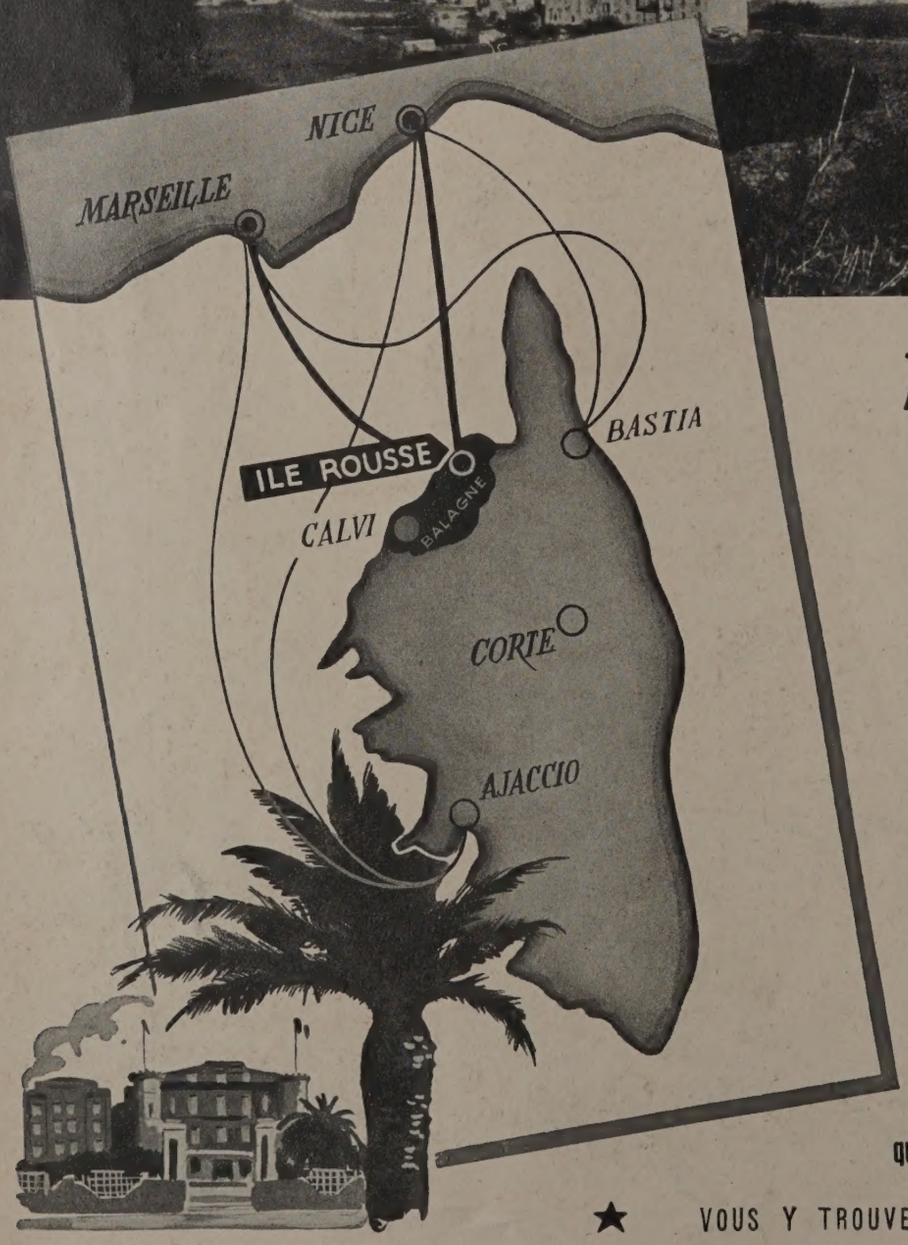
ILLUSTRATION

LE MONDE ILLUSTRÉ

LE 41E SALON DE L'AUTOMOBILE

NUMÉRO SPÉCIAL

★ CHARME DU PRINTEMPS EN CORSE ..



HOTEL NAPOLÉON-BONAPARTE - ILE ROUSSE

Touristes, QUI PASSEREZ VOS VACANCES

EN CORSE

CHOISISSEZ POUR Y ACCÉDER
LES PORTS DE LA BALAGNE

ILE ROUSSE ET CALVI

LE PAQUEBOT VOUS Y TRANSPORTERA
EN 7 HEURES DE NICE

L'AVION VOUS Y CONDUIRA
DE NICE EN 50 MINUTES
ET DE MARSEILLE
EN 80 MINUTES

UN MAXIMUM DE CONFORT VOUS ATTEND

A L'HOTEL NAPOLÉON-BONAPARTE
(ILE ROUSSE)

qui vous offre : plage, casino, excursions, pêche et tennis

★ VOUS Y TROUVEREZ AUSSI UN GOLF MINIATURE MODERNE

France
ILLUSTRATION
LE MONDE ILLUSTRÉ

Fondateur : GEORGES OUDARD

Comité de Direction :
Président : Vincent DELPUECH.
Directeur : G. CAHEN-SALVADOR.

13, rue Saint-Georges. — Paris IXe

TÉL. Administration : TRUdaine 82-54
Rédaction : TRUdaine 78-47

Chèques postaux : PARIS 4670-19
Adresse télégr. : ÉDIFRANCILUS

★

TARIFS D'ABONNEMENT

FRANCE ET UNION FRANÇAISE

ABONNEMENT N° 1		ABONNEMENT N° 2	
Un an	6.000	Un an	7.000
6 mois	3.100	6 mois	3.600

ÉTRANGER

ABONNEMENT N° 1		ABONNEMENT N° 2	
Un an	7.250	Un an	8.600
6 mois	3.725	6 mois	4.400

L'ABONNEMENT N° 1 est composé de 12 numéros mensuels dont 3 numéros spéciaux : NOEL, PRINTEMPS, SALON DE L'AUTOMOBILE.

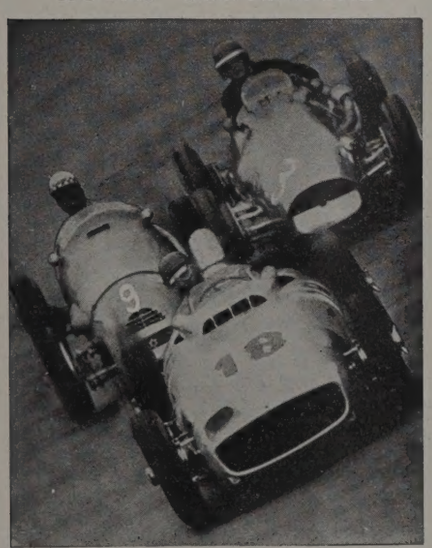
L'ABONNEMENT N° 2 comprend 12 numéros mensuels dont 3 numéros spéciaux : NOEL, PRINTEMPS, SALON DE L'AUTOMOBILE, et les 24 numéros de notre supplément théâtral et littéraire.

Le supplément théâtral et littéraire, réservé aux seuls abonnés, leur est adressé à raison de 2 fascicules par livraison mensuelle.

Les abonnements partent obligatoirement du 1er de chaque mois.
Les demandes de changement d'adresse devront être accompagnées de la dernière bande et de 60 francs en timbres-poste. — Droits de reproduction pour le texte et les illustrations réservés pour tous pays. — Les manuscrits, insérés ou non, ne sont jamais rendus et ne peuvent faire l'objet d'une réclamation.

★

NOTRE COUVERTURE



CETTE photoraphie a été prise au Nurburgring, lors de l'entraînement pour le Grand Prix Automobile d'Europe formule 1 (2 l. 500 sans compresseur), par Henri-N. Vachon. On y reconnaît, roues dans roues, les trois types de voitures qui ont disputé cette saison les différentes courses internationales. Au premier plan, le numéro 18, le champion du monde Juan Manuel Fangio (Mercédès) ; au deuxième plan, à gauche, notre champion national Jean Behra (Gordini) ; au dernier plan, à droite, le jeune espoir britannique Mike Hawthorn (Ferrari).

GRACE AU SCOOTER, qui permet de transporter facilement le matériel, beaucoup plus de jeunes vont pouvoir goûter aux joies du camping.

N° 415 OCTOBRE 1954

SOMMAIRE

Le 41e Salon de l'Automobile

NUMÉRO SPÉCIAL

★

La compétition, banc d'essai des véhicules modernes.
L' « Oiseau de Feu », voiture expérimentale américaine.
Les nouveautés techniques du Salon.
L'injection directe remplace le carburateur.
La nouvelle suspension hydropneumatique.
La propulsion par turbine.
Les productions nationales.
Les productions étrangères.
Créations des « grands couturiers » de l'automobile.
La carrosserie en matière plastique.
Ce qu'on ne verra pas au Salon.
Poids lourds.
Scooters, motos, vélomoteurs.
Les accessoires de l'automobile.

★

L'Actualité mondiale

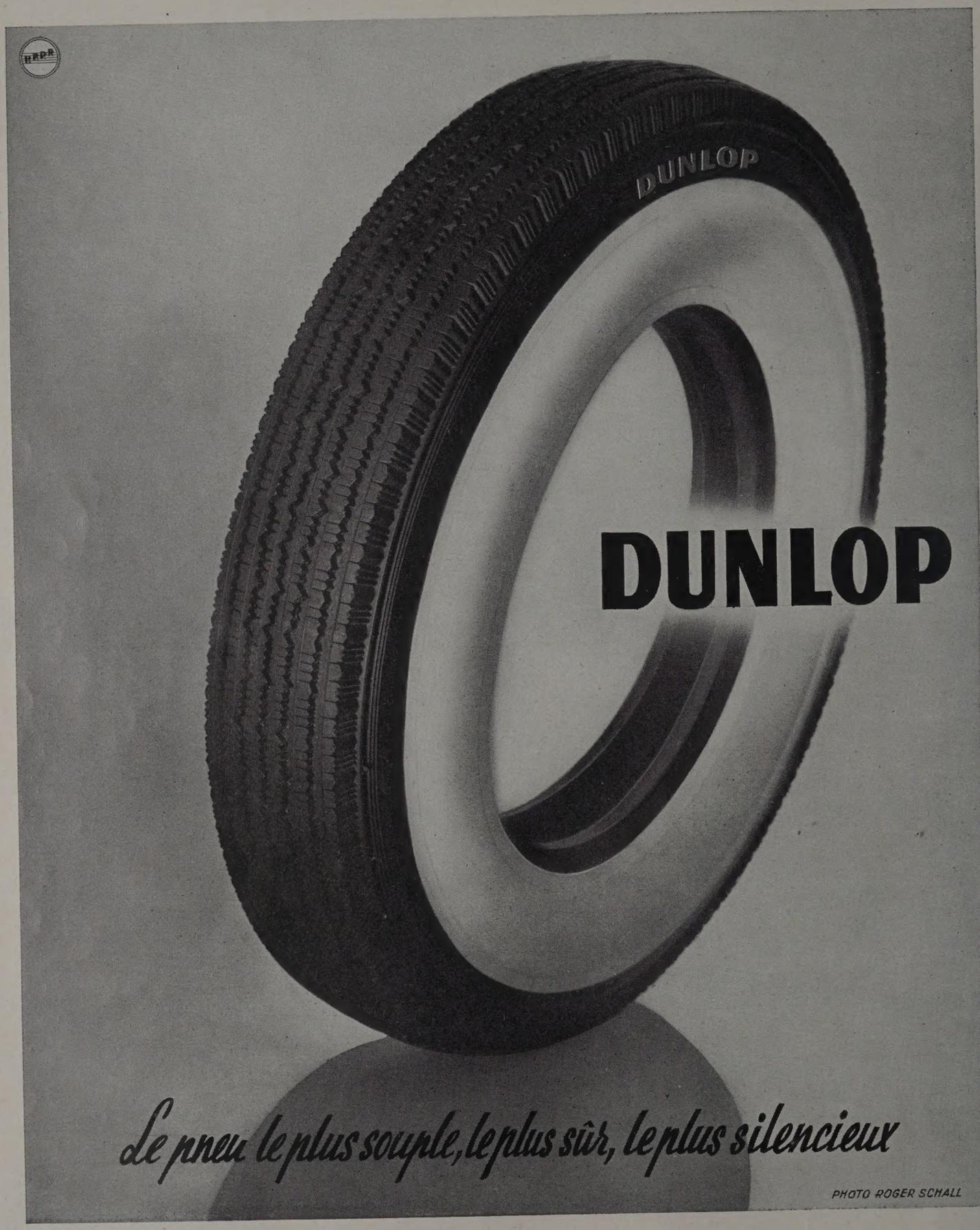
Le sang de nos vignes.
Vieux fantômes et robes jeunes.
La Corse, terre de traditions...
La terre a tremblé en Algérie.
Aux quatre coins du monde.
Les propos du sceptique.
La vie des Lettres, du Théâtre, du Cinéma.

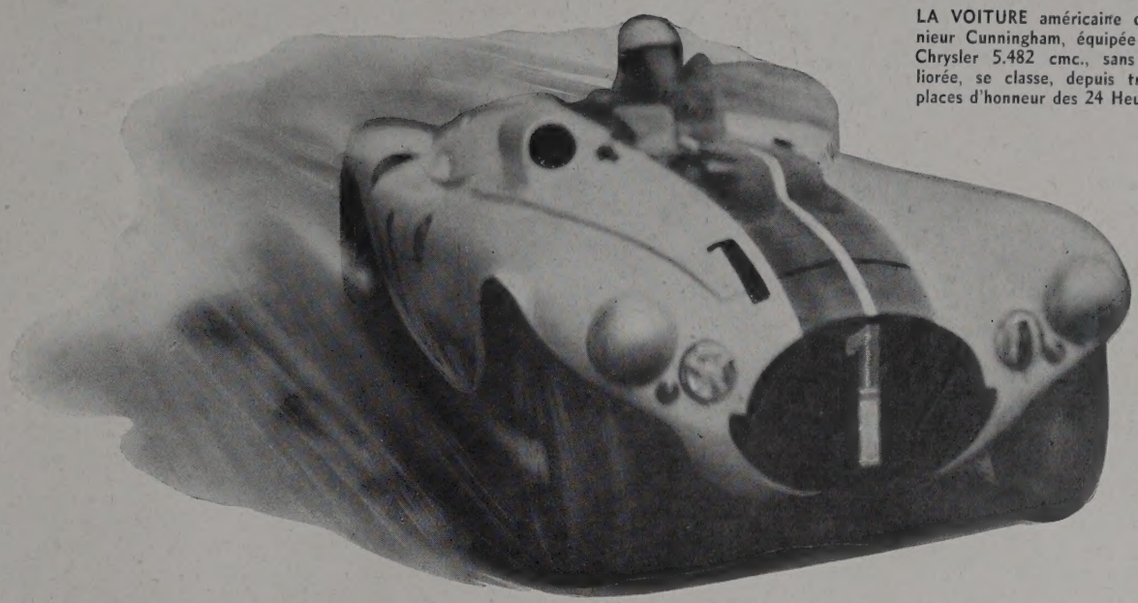
★

RÉDACTEUR EN CHEF : Jean Laudat. — DIRECTEUR ARTISTIQUE : Marc Réal.
CONSEILLER TECHNIQUE : Raymond Miomandre.
PHOTOGRAPHES : H.-N. Vachon, R. Pari, H. Parnotte, R. Boulet.

Avec ce numéro, nos abonnés de la catégorie n° 2 reçoivent en supplément théâtral deux fascicules :

I. LA DÉCOUVERTE DU NOUVEAU MONDE, pièce de Morvan LEBESQUE.
II. L'AFFAIRE LAFARGE, pièce de Marcelle MAURETTE.


DUNLOP
DUNLOP
Le pneu le plus souple, le plus sûr, le plus silencieux
PHOTO ROGER SCHALL



LA VOITURE américaine due à l'ingénieur Cunningham, équipée d'un moteur Chrysler 5.482 cmc., sans cesse améliorée, se classe, depuis trois ans, aux places d'honneur des 24 Heures du Mans.

LA COMPÉTITION "BANC D'ESSAI"

DE LA CONSTRUCTION DES VÉHICULES MODERNES

L'ANNEE 1954 a marqué la véritable reprise des compétitions automobiles, quelque peu en sommeil depuis la guerre. Aussitôt s'est rouverte la controverse : les courses automobiles sont-elles utiles ?

Oui, répond sans hésiter une firme comme Mercédès (or c'est sur Mercédès que Jean Manuel Fangio, le champion argentin, s'est adjugé cette année le Grand Prix d'Europe à Reims, le Grand Prix d'Allemagne au Nurburg-Ring, le Grand Prix de Suisse à Berne, le Grand Prix d'Italie à Monza).

La course, affirment les dirigeants de Mercédès, est pour le constructeur un véritable banc d'essai. D'elle viennent toutes les améliorations. Aussi, disent-ils, avons-nous pu mettre au point le moteur à injection directe qui nous a valu nos succès, et qui d'ailleurs est déjà entré dans le domaine pratique puisque le Salon présente cette année à la clientèle une Mercédès sport munie d'un moteur à injection directe.

Grâce à la course le constructeur peut se rendre compte de la tenue des divers organes de la voiture. Elle a permis l'étude de problèmes aussi divers que l'utilisation des alliages légers, le perfectionnement du freinage (freins à mâchoires multiples, plus larges sections, meilleurs refroidissements, modèles à disques), l'amélioration de la qualité des pneus (gommes plus résistantes, emploi du nylon, sculptures plus efficaces), la création de nouveaux carburants, l'amélioration des phares.

Cependant, beaucoup de grandes firmes ne jugent pas nécessaire de prendre part aux compétitions. Par exemple, en Allemagne, Volkswagen est d'un avis opposé à celui de Mercédès. Ces marques estiment que l'usage suffit à leur indiquer

une larme suffit

POIVRE DE CARON

10. PLACE VENDÔME. 10

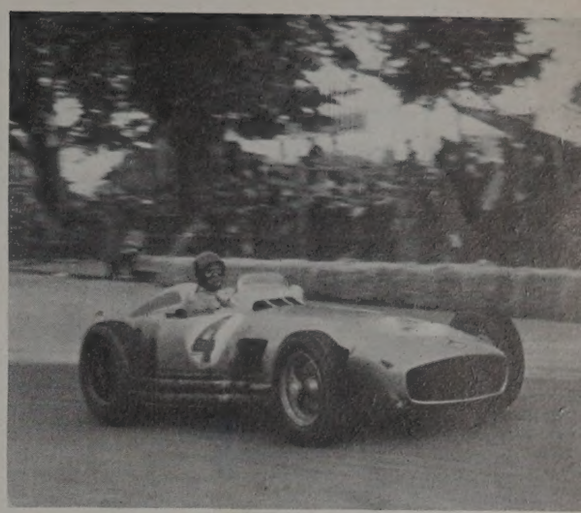
les améliorations qu'elles devront apporter à leurs voitures. Point de vue défendable. Encore faut-il remarquer que les constructeurs qui le soutiennent profitent cependant de l'expérience acquise et des progrès réalisés par leurs concurrents qui ont choisi la course comme champ d'expérimentation. Il n'y a pas de secrets en la matière et les perfectionnements étudiés et mis au point par l'un profitent fatalement à l'autre. Seulement, il est évident que dans cette lutte l'un des rivaux est forcément handicapé et souffre toujours de quelque retard.

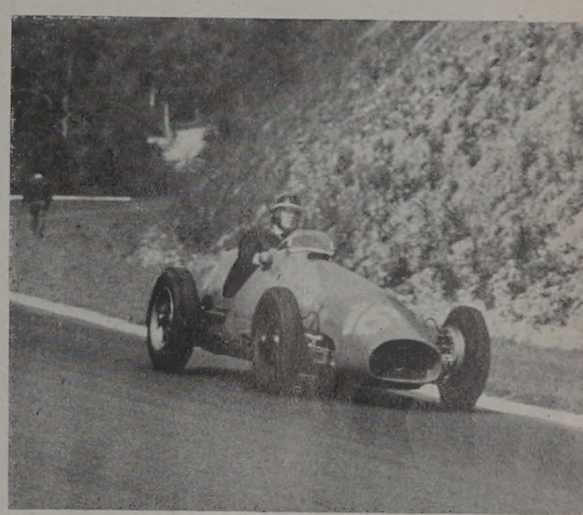
En fait, il est donc indéniable que la compétition est un élément de progrès. Cela n'est pas particulier à l'automobile. La bicyclette a dû aussi beaucoup aux épreuves sportives. Et aux perfectionnements techniques il faut ajouter l'intérêt suscité dans le public, qui se passionne pour les batailles livrées sur les circuits. Le succès des 24 Heures du Mans n'en est-il pas une preuve manifeste ? L'utilité, la nécessité même des compétitions sont certaines. Et il faut bien déplorer que la France en soit absente. On avait espéré que cette année Bugatti reparaîtrait. L'événement désiré ne s'est pas produit. Regrettons-le et souhaitons de retrouver l'an prochain les voitures au glorieux palmarès... et d'autres si possible. Mais il est dangereux de s'illusionner. Dans la situation actuelle les maisons françaises ne peuvent pas assumer la très lourde charge que représente l'entretien d'une écurie de courses automobiles. Cela est possible aux puissantes firmes américaines ; cela est possible même en Italie à une maison comme Fiat. Nos constructeurs sentent vivement l'importance qu'il y aurait pour eux à participer à ces compétitions. Ils ne peuvent s'aligner au départ.

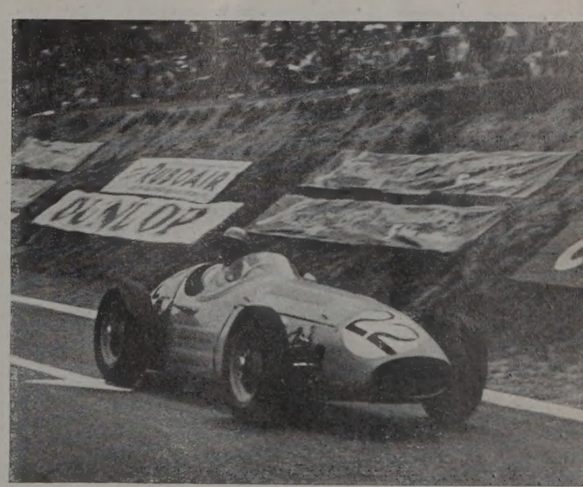
Aussi nous semble-t-il qu'en l'occurrence une intervention de l'Etat serait parfaitement justifiée. Encore ! vont se récrier certains. Nous convenons sans réticence qu'en maintes circonstances l'immixtion de l'Etat est déplacée et critiquable. Et nous savons aussi qu'on a beaucoup trop tendance à attendre de lui la manne. Il y a pourtant des circonstances où des intérêts supérieurs légitiment et recommandent son intervention. Dans le cas qui nous occupe il ne s'agit pas seulement — et ce ne serait pas négligeable — de prestige. Il s'agit de mettre notre industrie automobile,

LES COULEURS NATIONALES SONT LES SUIVANTES :

AFRIQUE DU SUD	: Caisse dorée ; capot vert.
ALLEMAGNE	: Blanc.
ARGENTINE	: Caisse bleue ; capot jaune.
BELGIQUE	: Jaune.
BRESIL	: Caisse et capot jaune clair.
CHILI	: Capot bleu ; caisse rouge.
EGYPTE	: Violet clair.
ESPAGNE	: Caisse rouge ; capot jaune.
ETATS-UNIS	: Caisse et capot blancs ; train bleu.
FINLANDE	: Noir.
FRANCE	: Bleu.
GRANDE-BRETAGNE	: Vert.
HONGRIE	: Capot rouge ; caisse avant blanc ; arrière vert.
ITALIE	: Rouge.
LUXEMBOURG	: Gris perle.
MONACO	: Blanc (bande rouge horizontale entourant le capot et la caisse.
PAYS-BAS	: Orange.
POLOGNE	: Caisse et capot blancs ; train rouge.
PORTUGAL	: Caisse et capot rouges ; train blanc.
SUEDE	: Caisse et capot partie inférieure bleue, partie supérieure jaune, trois bandes bleues transversales sur le sommet du capot.
SUISSE	: Capot blanc ; caisse et train rouges.
TCHECOSLOVAQUIE	: Capot bleu et blanc ; caisse blanche.
THAILANDE	: Capot et caisse bleu clair, roues jaune clair, bande jaune horizontale entourant le capot et la caisse.





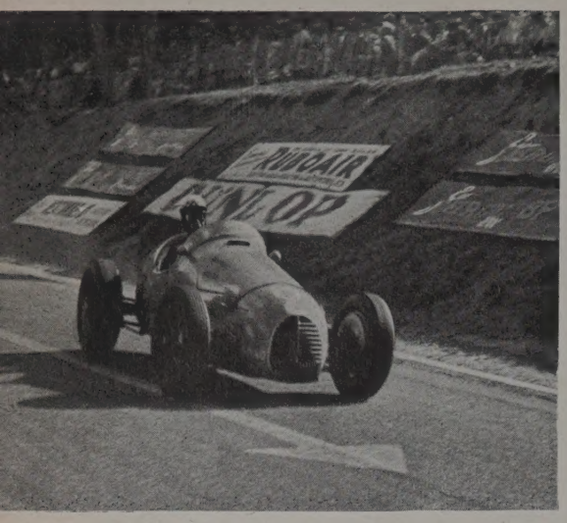


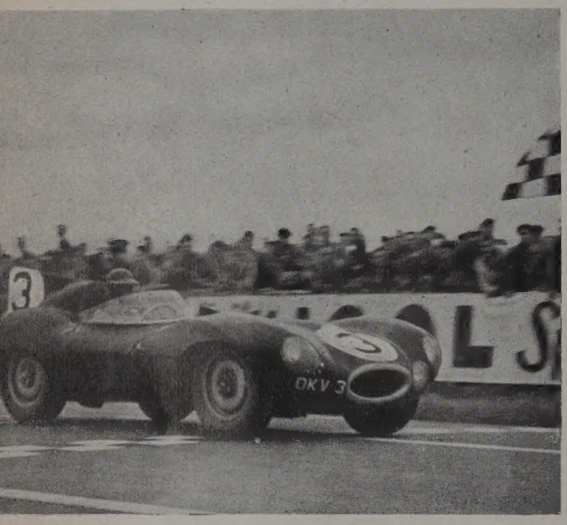
De haut en bas :

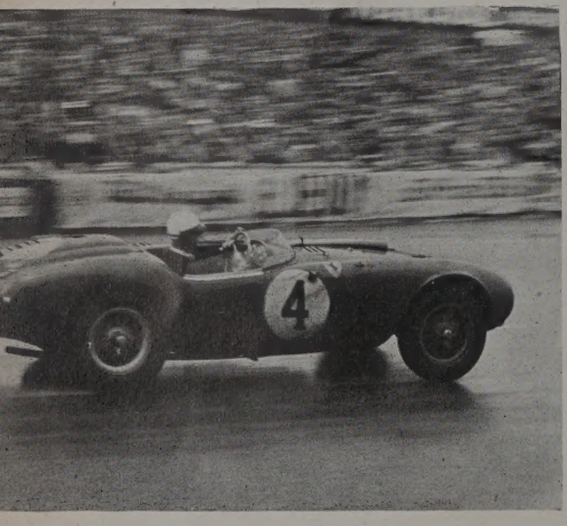
MERCEDES. — Pilotée par le champion du monde, l'Argentin Juan-Manuel Fangio, elle remporta le Grand Prix d'Allemagne sur le circuit tourmenté du Nurburg.

FERRARI. — Sur le circuit de Rouen, l'Anglais Mike Hawthorn en pleine vitesse et qui fera un tête-à-queue.

MASERATI. — L'Argentin Roberto Mières dans une courbe sur le même circuit.







De haut en bas :

GORDINI. — Jean Behra, victorieux à Pau et à Cadours, dans le Grand Prix des Essarts (3 millions de francs au vainqueur) qu'il ne devait pas terminer.

JAGUAR. — A Reims, l'arrivée de la voiture britannique pilotée par Whitehead, qui est une 3 l. 400.

FERRARI. — Trintignant, au volant de la 4 l. 900 qui a remporté les 24 Heures du Mans. Dans cette course, Trintignant était associé à l'Argentin Froilan Gonzales.

dont on sait la place qu'elle tient dans l'économie nationale, à même de réaliser des recherches et des mises au point qui lui seront hautement profitables. Or, répétons-le, la compétition automobile est un véritable banc d'essai. Et c'est pourquoi nous estimons qu'il appartient à l'Etat de fournir aux industriels français le moyen de s'organiser pour pouvoir affronter les épreuves où nos couleurs brillèrent naguère fréquemment.

DES VOITURES DE COMPETITION...

DEPUIS des années, les voitures de course changent à des dates déterminées de formule de cylindrée. Ces cylindrées sont définies par un congrès qui groupe les représentants des automobiles clubs adhérant à la Fédération internationale de l'Automobile. Depuis la fin de la guerre cette formule a changé trois fois. Tout d'abord, étaient seuls admis dans les compétitions internationales les véhicules jusqu'à 1.100 cmc.; puis ce fut l'avènement de la formule 1.500 cmc. et 4 l. 500 sans compresseur ; enfin, depuis cette année, seuls les véhicules de 2 l. 500 sans compresseur sont admis à disputer les épreuves soumises à la juridiction de la Fédération internationale. Cette formule, dénommée « Formule 1 », a vu en compétition les constructeurs italiens Ferrari et Maserati, français Gordini, anglais H. W. M. et Alta Cooper, puis allemand Mercédès. Dans ce domaine ils ont obtenu avec cette cylindrée limitée près de 300 CV et des vitesses atteignant presque 300 km.-h. Le dernier revenu à la course, Mercédès, est parvenu à trouver 340 CV à 8.000 tours-minute, ce qui permet au bolide une vitesse de près de 300 km.-h. La dernière réalisation de la firme allemande, l'alimentation par injection directe, donne à la voiture une reprise jamais atteinte et une consommation moindre. A Reims, dans le Grand Prix de l'A. C. F., Mercédès a réussi l'extraordinaire vitesse de 200 kilomètres 040 pour un tour du circuit de 9 kilomètres.

Dans chaque épreuve internationale les voitures en présence portent des couleurs distinctes. Elles sont très peu connues du grand public. En effet, à part les Italiens, les Français, les Argentins, les Belges, les Anglais, les Allemands, les Américains et les Siamois, il ne nous a pas été donné de voir les représentants de toutes les nations dans les compétitions européennes.

... AUX VOITURES DE SPORT

PARALLELEMENT à la formule réservée aux voitures de course, deux règlements s'appliquent aux voitures de tourisme et de sport construites en série (24 Heures du Mans,

L'OISEAU DE FEU (XP 21 - FIREBIRD)

voiture expérimentale américaine, sera le Clou du Salon

IL y a deux ans le fameux « Sabre » américain constituait la grande attraction du Salon. L'an dernier, c'était la voiture en plastique, réalisée aux Etats-Unis en série, qui accaparait l'attention des nombreux visiteurs. Cette année, pour ne pas faillir à la tradition, la General Motors présente au million de visiteurs du Salon de Paris la première voiture à turbine à gaz construite aux Etats-Unis, l'X P 21 — Firebird, « Oiseau de Feu », véritable laboratoire sur roues.

La grande originalité de cette voiture réside dans la conception révolutionnaire de son groupe propulseur. C'est une turbine à gaz composée de deux parties, chambre de compression et de combustion, d'une part, turbine à propulsion, de l'autre. Dans la première un mélange air-pétrole lampant, porté à haute pression et haute température (environ 815 degrés C.), actionne une turbine de compression. Dans la seconde, les gaz actionnent une turbine motrice qui transmet l'énergie aux roues au moyen d'une transmission spéciale.

Le moteur développe une puissance de 375 CV quand la turbine de compression tourne à 26.000 tours-minute, la turbine motrice tourne seulement à 13.000 tours.

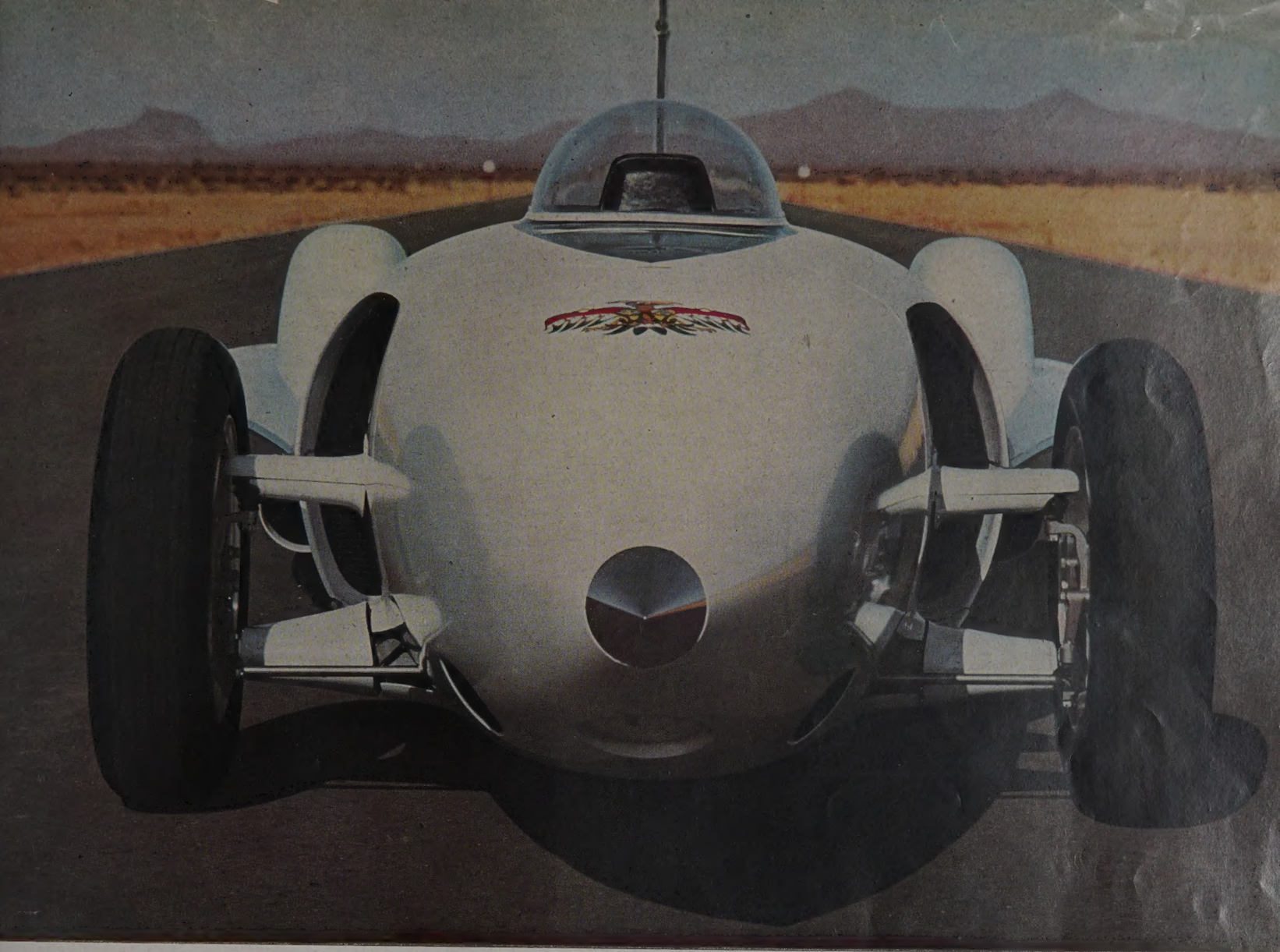
De nouveaux alliages, résistant aux plus hautes températures et à des vitesses de rotation soniques, ont été mis au point pour la construction des turbines.

Extérieurement, la carrosserie, non moins révolutionnaire, évoque la ligne d'un avion à réaction supersonique. Une dérive verticale et des ailerons en delta placés à l'arrière de ce monoplace contribuent encore à lui donner un aspect futuriste. Malgré cet aspect, ce n'est pas la voiture de demain. C'est seulement un prototype d'essai n'ayant pour but que de déterminer quelles sont les possibilités de la propulsion par turbine à gaz pour les performances de vitesse et de puissance moyenne utilisables par l'automobile.

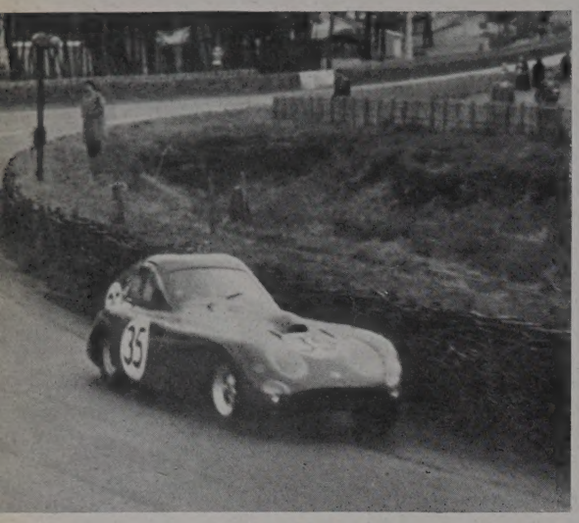
La « Firebird », comme ses devancières, a souligné M. H. Curtice, président de la General Motors, démontre clairement l'utilité des voitures d'essai, des « laboratoires sur roues », si l'on considère les perfectionnements de forme et de mécanique apportés aux nouveaux modèles Chevrolet, Pontiac, Buick, etc.

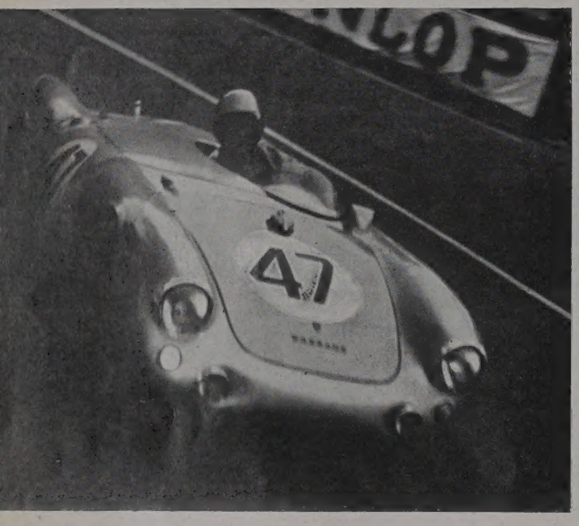
A l'inverse des automobiles classiques, la « Firebird » comprend un réservoir à l'avant de la voiture. Il est en plastique de fibres de verre, sa contenance est d'environ 130 litres de carburant. Derrière le conducteur se trouve le groupe moteur, dont le poids total est de 350 kilos, celui de la voiture complète étant de 1.134 kilos. La longueur et la largeur de la « Firebird » sont approximativement les mêmes que celles de la Cadillac 1953, spéciale convertible 62, soit 5 m. 65 pour la longueur et 2 mètres en son point le plus large. La hauteur est de 1 m. 03 au-dessus du cockpit en matière plastique, et de 1 m. 40 au sommet de la dérive verticale arrière. L'empattement est de 2 m. 53 avec voie de 1 m. 37 à l'avant et de 1 m. 27 à l'arrière. Les ailes présentent, le long de leurs bords arrière, des volets de freinage commandés électriquement à partir du volant par une commande type avion. Le système de freinage de la « Firebird » diffère des modèles classiques par des tambours de freins disposés à l'extérieur des roues. Quant à la suspension, elle est double à l'avant avec un ressort en barre de torsion ; à l'arrière, elle est du type de Dion. L'essieu est suspendu avec une seule lame de ressort et l'ensemble comprend un dispositif stabilisateur du type à balancier. La transmission est à 2 vitesses. Aux essais la voiture, pilotée par M. Mauri Rose, ingénieur de la firme et trois fois vainqueur de la célèbre course d'Indianapolis, a réalisé près de 300 kilomètres à l'heure.

VOIR PAGES 44 à 47 LES VOITURES A TURBINE



FIREBIRD





BRISTOL. — Abritant un moteur de 2 litres de cylindrée dont la régularité fut parfaite en tous points, Bristol est la seule marque qui, aux 24 Heures du Mans, termina avec son équipe complète. Un passage de P. Wilson.

PORSCHE. — Une des premières sorties officielles du tank Porsche piloté par Olivier. Cylindrée de 1.100 cmc.

TALBOT. — Vétéran des 24 Heures du Mans, qu'il faillit gagner il y a deux ans. Pierre Levegh au volant de la 4 l. 500 Talbot-Lago.

Rallye de Monte-Carlo, Tour de France automobile, etc.).

La catégorie Tourisme est divisée en trois groupes : I. Voitures de tourisme de séries normales. — II. Voitures de série « Grand Tourisme ». — III. Voitures de tourisme de séries spéciales.

Dans la catégorie sport, deux groupes seulement : IV. Voitures de sport de séries. — V. Voitures de sport, y compris les prototypes.

Dans ce domaine des voitures de sport ou de séries, les modèles sont extrêmement variés. Nous vous en présenterons seulement quelques-uns qui se sont signalés à l'attention dans les grandes compétitions.

LES VOITURES DE COURSE FORMULE I — 2 l. 500 SANS COMPRESSEUR

MERCEDES (Allemagne). — Moteur 8 cylindres en position inclinée, injection directe système Mercédès-Benz, pompe et injecteurs Bosch. Allumage magnétique Bosch avec deux bougies par cylindre. Alésage : 76 mm. ; course : 68 mm ; cylindrée : 2.496 cmc. ; embrayage monodisque sec ; boîte de vitesses à 5 rapports solidaire du pont arrière ; suspension avant à roues indépendantes ; pont arrière demi-essieux oscillants avec point de pivotement abaissé ; carrosserie en alliage léger, entièrement carénée et aérodynamique ; freins sur les quatre roues avec tambours de freins refroidis par turbulence. Les quatre freins sont séparés des roues et fixés au châssis. La suspension est à barres de torsion. Puissance à 8.000 tours-minute : 340 CV; vitesse maximum : 300 km.-h. C'est la plus lourde des voitures de course : 700 kilos.

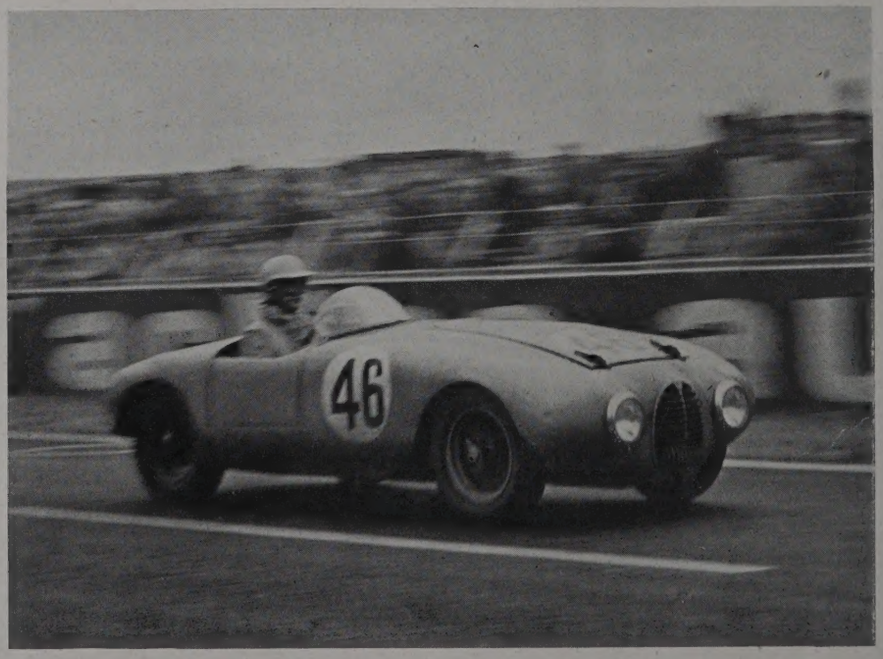
FERRARI (Italie). — Moteur 4 cylindres ; deux carburateurs double corps ; cylindrée : 2.490 cmc. ; boîte 4 vitesses ; suspension avant roues indépendantes ; suspension arrière pont de Dion. (Le pont « de Dion » est un pont suspendu, dont les trompettes sont oscillantes, mais qui n'est pas suspendu obligatoirement à la carrosserie. En l'occurrence, il est suspendu à des entretoises du châssis. L'utilisation du pont « de Dion » convient aussi bien aux voitures de course qu'aux véhicules de tourisme et aux camions. Dans le domaine de la voiture de sport ou de course, le pont « de Dion » donne à la voiture une force d'adhérence au sol inégalée.) Freins sur les quatre roues à double pompe Lockheed, carrosserie en alliage léger ; puissance à 6.800 tours-minute : 260 CV ; vitesse maximum : 280 km.-h. ; poids : 650 kilos environ.

MASERATI (Italie). — Moteur 6 cylindres ; cylindrée : 2.490 cmc ; boîte 4 vitesses ; suspension avant roues indépendantes ; suspension arrière pont de Dion ; freins sur les quatre roues à double pompe Lockheed ; carrosserie en alliage léger ; puissance à 8.000 tours-minute : 260 CV ; vitesse maximum : 275 à 280 km.-h. ; poids : 650 kilos environ. Comme la Ferrari, la Maserati est des plus maniables sur circuit accidenté.

GORDINI (France). — C'est la seule voiture de course « Formule 1 » que la France possède. Son constructeur, Amédée Gordini, qui n'est aidé par personne, a de très graves difficultés pour la construire. Moteur six cylindres ; trois carburateurs double corps ; cylindrée : 2.473 cmc. ; boîte 4 vitesses ; suspension avant, roues indépendantes et barres de torsion ; suspension arrière, pont rigide ; freins sur les quatre roues. Carrosserie en alliage léger ; puissance à 6.000 tours-minute : 210 CV ; vitesse maximum : 250 km.-h. Poids : 580 kilos. C'est la plus légère des voitures de course.

QUELQUES VOITURES DE SPORT

JAGUAR Type Le Mans 120 C (Anglaise). — Cylindrée : 3.441 cmc. ; force en chevaux : 18 CV ; 6 cylindres ; double arbre à cames en tête; 4 vitesses; deux roues indépendantes ; suspension par doubles triangles ; quatre amortisseurs télescopiques ; freins à disque



GORDINI. — Les 12 Heures de Reims. Un passage de Gendebien au volant de la 1.500 cmc. Gordini dans la ligne droite des tribunes

LES 24 HEURES DU MANS. Un passage de la Panhard Monopole pilotée par Hémard-Flahaut, d'une cylindrée de 612 cmc., qui fut battue à l'indice de performance, c'est-à-dire au coefficient cylindrée-kilomètre, par la 750 cmc. Panhard D. B., pilotée par Bonnet-Bayol.

UNE REALISATION due à René Bonnet : une Renault D. B. de 747 cmc., pilotée par Azéma (qui se tua au Comminges) et de Burnay.

DEPART DES 24 HEURES DU MANS, la course prestigieuse. Chaque année, plusieurs centaines de milliers de spectateurs viennent apporter aux constructeurs du monde entier qui s'affrontent sur ce difficile circuit la preuve de l'intérêt que suscitent les progrès de l'automobile.

L'OSCA, de 1.500 cmc. de cylindrée, pilotée par Péron-Giardini, est du type des voitures participant aux rallyes et épreuves d'endurance. Cette voiture a failli l'emporter dans le Tour de France automobile.

commandés par servo-hydraulique ; 3 carburateurs ; vitesse maximum : 275 km.-h.

CUNNINGHAM (Américaine). — Cylindrée : 5.482 cmc.; force en chevaux : 28 CV ; 8 cylindres en V ; 4 vitesses ; 2 roues indépendantes ; amortisseurs sur les 4 roues ; freins Lockheed ; 4 carburateurs double corps inversé ; vitesse maximum : 285 km.-h.

FERRARI (Italienne) type Le Mans. — Cylindrée : 4.954 cmc.; force en chevaux : 26 CV ; 12 cylindres ; quatre vitesses ; pont de Dion ; amortisseurs hydrauliques sur les 4 roues ; freins Lockheed ; 3 carburateurs ; vitesse maximum : 280 km.-h. ; puissance : 330 CV à 7.000 tours-minute.

BRISTOL (Anglaise). — Cylindrée : 1.979 cmc. ; force en chevaux : 11 CV ; 6 cylindres ; boîte quatre vitesses ; deux roues indépendantes ; amortisseurs télescopiques sur les quatre roues ; freins Lockheed ; 3 carburateurs ; vitesse maximum : 225 km.-h.

PORSCHE (Allemande). — Type Le Mans 550 ; cylindrée 1.497 cmc. ; force en chevaux : 8 CV ; boîte 4 vitesses ; quatre roues indépendantes ; amortisseurs télescopiques ; freins Lockheed : 2 carburateurs ; vitesse maximum : près de 200 km.-h.

TALBOT (Française) Type 26 GS Le Mans. — Cylindrée : 4.483 cmc. ; force en chevaux : 25 CV ; 6 cylindres ; boîte quatre vitesses ; deux roues indépendantes ; amortisseurs télescopiques ; freins Lockheed ; 3 carburateurs double corps ; vitesse maximum : 260 km.-h.

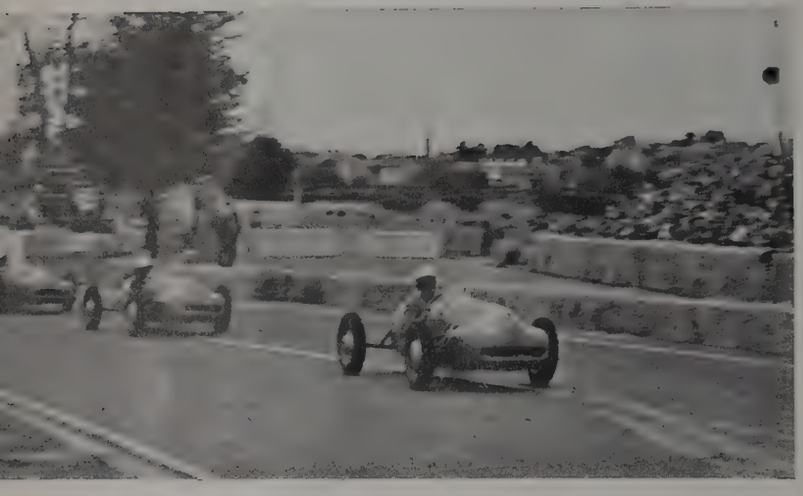
GORDINI (Française). — Cylindrée : 2.982 cmc. ; force en chevaux : 17 CV ; boîte cinq vitesses ; deux roues indépendantes ; amortisseurs à bras ; freins à disque, système Messier à double mâchoire par disque fixé à la roue, agissant à la fois sur la roue et le moyeu ; 8 cylindres ; 4 carburateurs double corps; vitesse maximum : 240 km.-h.

PANHARD (Française) Prototype tank. — Cylindrée 610 cmc. ; force en chevaux : 3 CV ; 2 cylindres flat twin ; 4 vitesses ; amortisseurs sur les 4 roues ; freins Lockheed ; 1 carburateur ; 2 roues indépendantes ; vitesse maximum : 200 km.-h.

D. B. (Type H. C. R. Panhard). — Cylindrée : 746 cmc. ; force en chevaux : 4 CV ; 2 cylindres flat twin ; 4 vitesses ; 4 roues indépendantes ; 2 carburateurs double corps ; 4 amortisseurs ; vitesse maximum : 200 km.-h. environ.

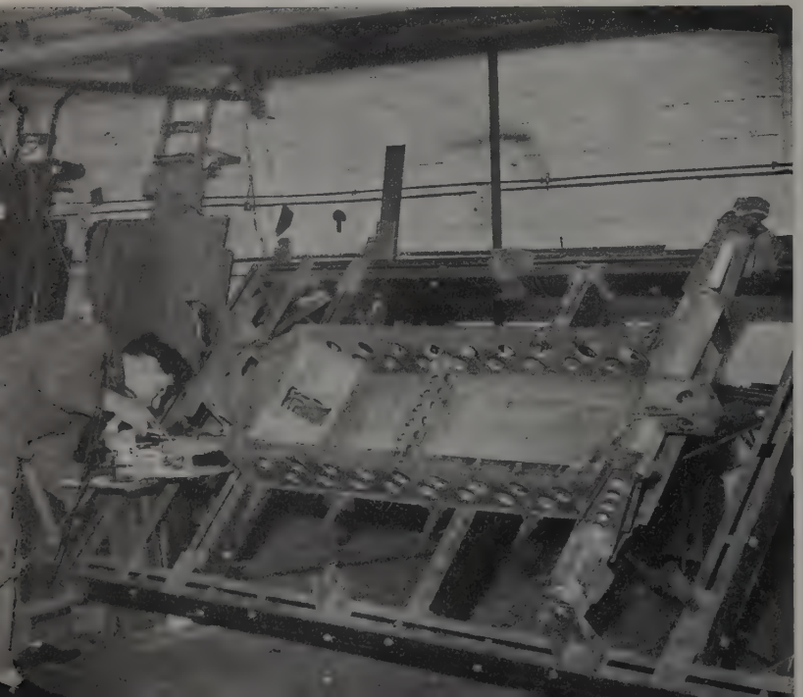
OSCA (Type Le Mans). — Moteur 4 cylindres ; 8 CV de fiscalité ; force 120 CV à 6.200 tours-minute ; cylindrée 1.490 cmc. ; vitesse de pointe 210 km.-h.; boîte 4 vitesses ; suspension avant, 2 roues indépendantes à ressorts hélicoïdaux ; suspension arrière demi-ressorts inversés ; poids 550 kilos ; freins Lockheed sur les 4 roues ; 2 doubles carburateurs ; pont rigide.

AVANT LE DEPART de l'épreuve des Monomill sur le circuit de Caen, il est procédé au tirage au sort des pilotes. Cette intéressante formule, due à René Bonnet, permet la sélection de jeunes dont quelques-uns déjà, comme Storez, vainqueur du Tour de France automobile 1954 dans sa catégorie, et Louis Cornet, qui remporta brillamment le Grand Prix de La Baule, font preuve d'une classe certaine.



UN PASSAGE dans l'une des deux manches de la course des Monomill ; le classement étant acquis par l'addition des temps réalisés, Cornet, en deuxième position, sera classé second.

REALISATION d'un châssis type 24 Heures du Mans dans les ateliers Deutsch-Bonnet à Champigny.



LES VOITURES DE COURSE MONOMILL

Il existe dans le domaine de la compétition, depuis le début de l'année, des petits bolides qui n'appartiennent à aucune formule de course. Ce sont des monoplaces destinés à des circuits réduits. Dus aux ingénieurs René Bonnet et Charles Deutch, ils sont tous équipés du même moteur et sont tirés au sort sur la ligne de départ.

Les Monomill présentent les particularités suivantes :
— Cylindrée : 950 cmc. ;
— Moteur 2 cylindres flat twin, refroidissement par air ;
— Boîte 4 vitesses et marche arrière ;
— 4 roues indépendantes ;
— Suspension avant par deux ressorts transversaux avec triangulation ;
— Suspension arrière par barres de torsion ;
— Amortisseurs hydrauliques à double effet ;
— Transmission sur essieu avant ;
— Carrosserie en alliage léger ;
— Poids : 320 kilos ;
— Vitesse de pointe : 175 kilomètres à l'heure.

Très maniables et surtout d'un poids peu élevé, ils ont disputé, depuis le début de la saison, une quinzaine de courses aux quatre coins de la France. Sur les circuits courts ils se sont montrés très spectaculaires et leurs pilotes ont fait preuve de virtuosité.

PREMIER PASSAGE des concurrents du Grand Prix de Rouen-les-Essarts. Le coureurs vont aborder le difficile virage « du bout du monde ». On reconna le Français Jean Behra (voiture bleue Gordini) suivi du Britannique Mik Hawthorn et de l'Argentin Froilan Gonzales, tous deux sur des Ferra italiennes. En bas à gauche, Jean Behra (Gordini). — A droite, l'Angla Mike Hawthorn devant le champion français Maurice Trintignant, tous deu également sur Ferrari (Italie).

MAURICE TRINTIGNANT

VIGNERON, COUREUR AUTOMOBILE, GLOBE-TROTTER...

Né à Sainte-Cécile-les-Vignes, dans le Vaucluse, et revendiqué à la fois par les Vauclusiens et les Nîmois, Maurice Trintignant, champion de France automobile, est bien l'une des figures les plus sympathiques du sport. « Petoulet », comme l'appellent ses intimes, est un coureur de petit gabarit, tout en nerfs. Agé de trente-sept ans, il dispute des courses depuis bientôt vingt ans.

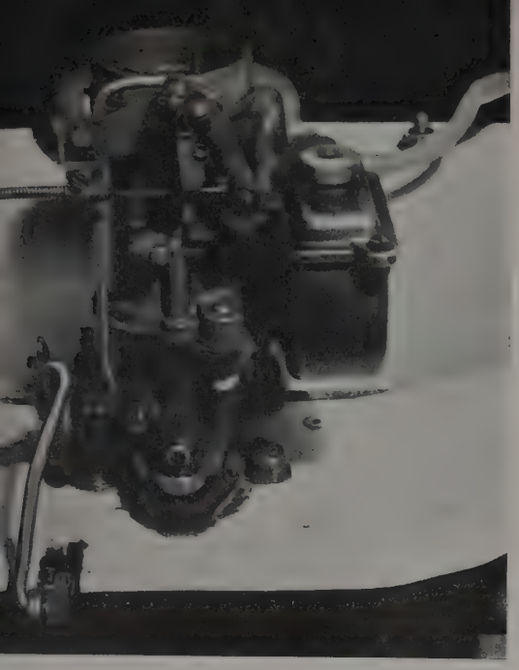
Trintignant, qui possède et gère en compagnie de sa femme, « Loulou », un grand domaine où la vigne domine près de Nîmes, est un passionné de la mécanique. C'était aussi la passion de son frère, qui se tua à Péronne en 1933. L'un et l'autre débutèrent sur Bugatti. Je l'ai connu, en 1938, au Grand Prix d'Albi, alors spécialisé dans les courses de 1500. Trintignant s'y classait honorablement. Puis ce fut la guerre, et ce n'est qu'en 1945 que Trintignant reprit un volant. Mais les voitures de course étaient rares alors et aucun constructeur ne s'était encore remis officiellement à la compétition.

Cependant Maurice Trintignant persévérait, offrant ses services à gauche et à droite. Un jour, Amédée Gordini lui confia une de ses voitures. C'était en 1947. Trintignant s'adapta très vite au léger et rapide modèle de Gordini. Il remporta quelques succès. Puis, à Berne, en 1948, un terrible accident le retint durant deux mois à l'hôpital. Cela ne l'empêcha pas un peu plus tard de retourner à la course, qui est vraiment ce qui l'intéresse le plus dans la vie. En fin de saison, il quittait Gordini, et Louis Rosier, propriétaire de deux Ferrari, lui en confiait une. En Argentine, devant les Ferrari officielles, devant un lot de champions, dont Fangio, Gonzalès, le Français remporta sa première grande victoire internationale de l'année 1954, le Grand Prix de Buenos-Aires. Ferrari lui offrit alors de devenir pilote officiel de sa marque. Il accepta et, en quelques mois, récolta une ample moisson de lauriers. A Pau, il fut deuxième derrière Jean Behra et sa Gordini, après une lutte magnifique de plus de trois heures. C'était ensuite une série de victoires. Les 12 Heures d'Hyères en compagnie de l'Italien Piotti, puis les 24 Heures du Mans avec l'Argentin Gonzalès, les Grands Prix de Rouen et de Caen ; deuxième à Spa et, tout dernièrement, troisième au Grand Prix d'Europe, derrière Fangio et Hawthorn-Gonzalès.

MAURICE, à droite, possède une magnifique roulotte ; il peut ainsi goûter le repos que nécessitent les fatigues de la course. Ci-dessus, au volant de sa Ferrari, pendant un Grand Prix.

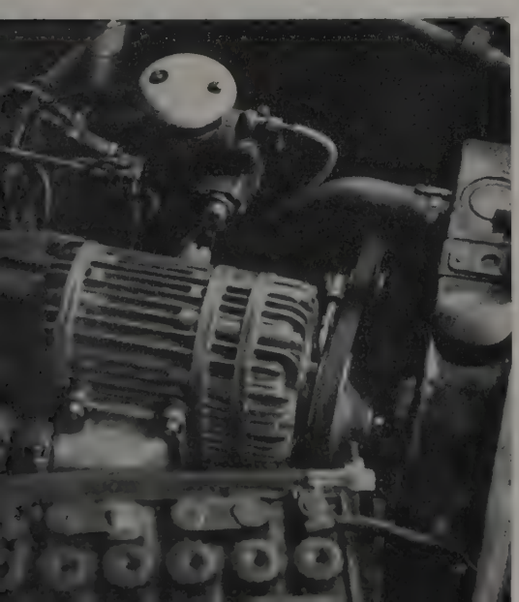
APRES une de ses nombreuses victoires, Maurice Trintignant est complimenté par une admiratrice.

Grand voyageur par métier, Trintignant aime dans ses déplacements vivre simplement et préfère à toutes les cuisines celle que fait sa femme. Aussi, pour couper court aux petits ennuis des déplacements a-t-il acheté une roulotte-camping, dotée du confort le plus complet : douche chaude et froide, réfrigérateur dans lequel il conserve frais le rosé de ses vignes, cuisine au gaz, salon et chambre à coucher dignes des meilleurs hôtels. Après chaque course, Trintignant attelle la remorque à une puissante voiture et s'en va vers de nouveaux horizons et de nouveaux succès.



MONTAGE CLASSIQUE pour la voiture de série, le carburateur est seul. Il est montré ici sans l'épurateur d'air.

MULTI-CARBURATEURS. Sur ce moteur de course Talbot six cylindres, 4 l. 500, trois « Zenith » double cuve montés synchronisés assurent un remplissage plus correct. Chaque carburateur assure le remplissage de deux cylindres. Le souffleur (ci-dessous), entraîné par une courroie trapézoïdale, est monté entre le carburateur et le moteur ; il assure un débit régulier des gaz et un meilleur remplissage des cylindres. Il s'agit ici d'un souffleur « Mécanorma » monté sur une Simca.



DU CARBURATEUR A L'INJECTION DIRECTE

EN PASSANT PAR LE SOUFFLEUR ET LE COMPRESSEUR

DANS la voiture de sport ou de course, aller toujours plus vite, gagner des chevaux a été de tout temps la préoccupation des constructeurs et des utilisateurs.

Pour arriver à ce résultat on cherche, entre autres solutions, à obtenir des mélanges très homogènes et à réaliser un parfait remplissage des cylindres.

I. — CARBURATEUR

UN seul carburateur normal est la solution la plus répandue, mais elle donne une inégalité de remplissage des cylindres, la pression atmosphérique ne pouvant les remplir aux régimes élevés, ce qui laisse environ 15 à 20 % des possibilités du moteur inemployées.

II. — MULTI-CARBURATEURS

L'USAGE de plusieurs carburateurs pallie en partie la difficulté précédente pour un nombre de 2, 3, 4, 6, 8 ou 12 cylindres. Ainsi est-il possible de raccourcir la pipe d'admission, mais, en même temps, le synchronisme des carburateurs devient difficile et l'on ne constate dans le remplissage des cylindres qu'une amélioration de l'ordre de 5 %. Un rabotage de culasse avec utilisation de plusieurs carburateurs amènerait, de plus, une légère économie de carburant.

III. — SOUFFLEUR

UN souffleur bien étudié permet d'utiliser les 20 % de puissance inemployée du moteur. Cet appareil, le « Mécanorma », par exemple, se compose de deux rotors qui brassent le mélange sortant du carburateur et l'insufflent dans les cylindres à une pression de « 200 ou 400 grammes ». Tournant au même régime que le moteur, le souffleur ne crée aucune fatigue supplémentaire. Son efficacité se fait surtout sentir en vitesse pure et en montagne. Dans ce dernier cas, son action corrige la légère dépression due à l'altitude.

Le souffleur apporte à l'usager la satisfaction « immédiate » d'avoir une autre voiture, plus souple, aux dépassements rendus plus faciles et sans risque du fait de son accélération accrue dans toutes les vitesses. Son prix, 80.000 à 100.000 francs suivant les modèles, est la solution la moins onéreuse pour l'automobiliste désireux d'avoir des reprises, donc une surpuissance. Le souffleur peut être démonté et remonté sur une voiture du même type en quelques heures. Au point de vue consommation, l'économie est presque nulle, car la consommation est toujours fonction de la vitesse.

IV. — COMPRESSEUR VOLUMETRIQUE

LE compresseur n'est utilisé qu'en course seulement. Il permet, avec de faibles cylindrées, d'obtenir par gavage le « rendement d'une voiture de cylindrée triple ». Exemple : une 1.500 cmc. à compresseur est classée comme une 4 l. 500. Même principe technique que le souffleur, qui, en somme, n'est qu'un dérivé du compresseur. Avec le ou les compresseurs la pression varie de 1 à 3, mais toute voiture munie de compresseur est inutilisable pour un autre usage que la course.

Les compresseurs à plusieurs étages sont montés superposés pour augmenter la puissance des gaz sans avoir besoin de les refroidir. Solution économique nulle. Au contraire. La consommation de carburant est de près de 1 litre au kilomètre.

V. — INJECTION DIRECTE

L'INJECTION directe est d'actualité depuis la suppression du compresseur dans les voitures de course. L'injection directe est mécaniquement une solution coûteuse qui demande une mise au point parfaite.

Le système de l'injection directe est assez compliqué. En bref, de petites pompes pulvérisent à très forte pression une quantité de carburant parfaitement dosée. Une minutieuse mise au point est nécessaire. Seule la firme allemande Daimler-Benz avec Mercédès semble être parvenue au résultat cherché. Les constructeurs anglais de Jaguar travaillent également la question, ainsi que plusieurs marques françaises et italiennes. L'injection directe apporte la solution économique la plus rationnelle : c'est la formule de demain.

LE MOTEUR A INJECTION DIRECTE DE MERCÉDÈS

LA firme allemande Daimler-Benz présente au Salon, comme nous le disions plus haut, une voiture sport munie d'un moteur à injection directe. Ce moteur est du même type que celui qui équipait à Reims, au Nurburg-Ring, à Berne, les voitures de course dotées d'un moteur de 2 l. 500 de cylindrée.

L'adaptation de l'injection directe à une voiture de course et à un moteur quatre temps tournant à une vitesse élevée a suscité un vif intérêt.

Mercédès a trouvé la solution et la réalisation du problème en liaison avec la Société Bosch, spécialisée dans la pompe à injection. Les huit cylindres du moteur Mercédès sont équipés chacun de deux bougies spéciales, alimentées en courant haute tension par un nouveau système d'allumage. Cet ensemble est constitué par deux magnétos jumelées avec un seul arbre d'entraînement au lieu de deux comme c'était le cas jusqu'alors. Cette nouvelle magnéto possède un entraînement et un rotor communs pour les deux systèmes magnétiques tandis que le courant est engendré par deux

induits d'allumage différents. Chaque jeu de bougies est alimenté par l'un des deux induits et son distributeur. Cette magnéto a tourné au banc à 10.000 tours-minute, produisant pendant ce laps de temps 80.000 étincelles ; elle ne tourne sur la Mercédès qu'à 8.000 tours-minute.

L'injection directe n'est pas la seule nouveauté de la Mercédès, qui présente en outre les caractéristiques suivantes :

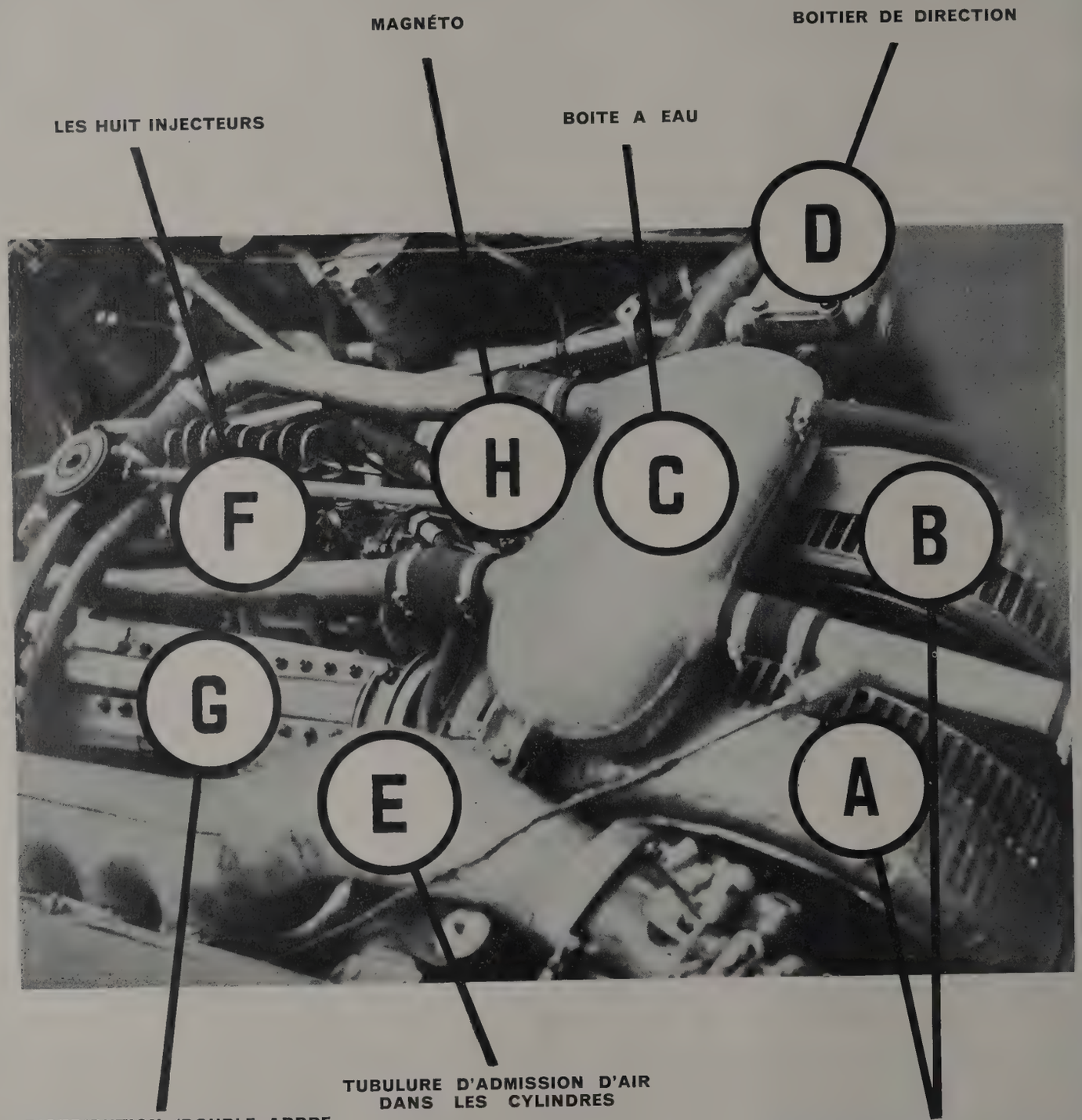
I. Moteur tournant à très haut régime (8.000 tours-minute).

II. Injection directe permettant l'obtention de plus de chevaux à bas régime et des accélérations foudroyantes, jamais atteintes jusqu'ici.

III. Etude aérodynamique très poussée de la carrosserie.

IV. Système de freinage nouveau consistant à dégager les tambours de freins des roues elles-mêmes et à les placer à l'avant et à l'arrière dans le milieu de l'essieu ; donc élargissement du tambour de frein et par conséquent meilleur refroidissement de celui-ci.

V. Création d'ouïe de refroidissement pour les freins.



LES DÉTAILS DU MOTEUR A INJECTION DIRECTE DE LA MERCÉDÈS DE COURSE

LA NOUVELLE SUSPENSION HYDROPNEUMATIQUE DE CITROËN

DANS l'évolution de la construction automobile, 1954 marquera une date importante. Avec l'injection directe, la suspension hydropneumatique entre dans le domaine de la réalisation. Rouler sur du gaz ou du vent n'est plus un mythe.

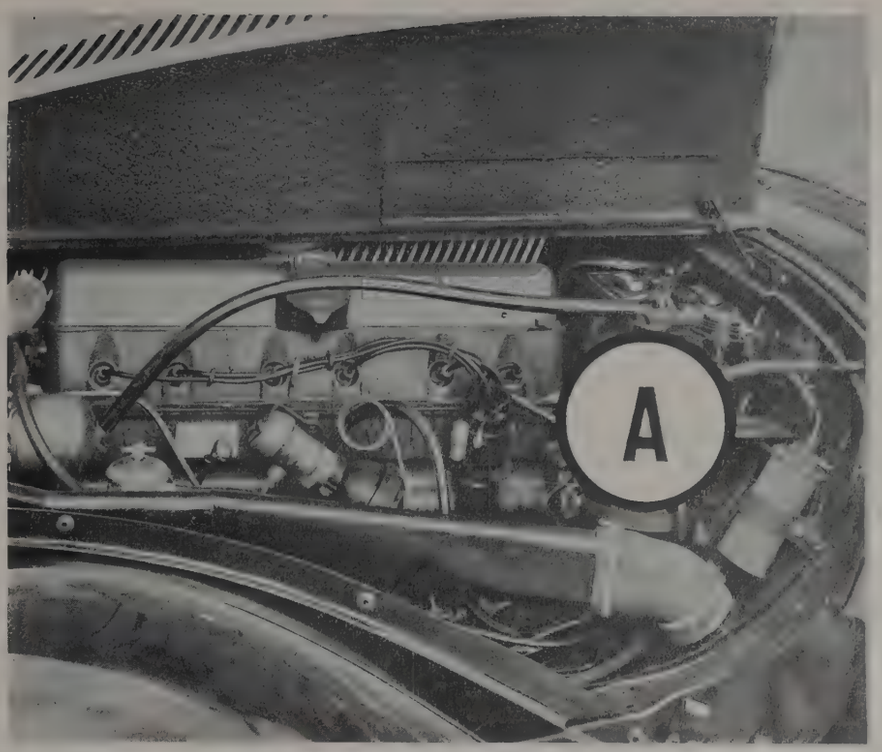
Plus de ressorts, plus d'amortisseurs, donc diminution du poids, telle sera la caractéristique des voitures de demain. Citroën, qui, depuis longtemps, travaillait le problème de la suspension par gaz, est arrivé le premier à un résultat pratique. Il équipe de cette suspension la 15 CV berline en attendant que tous ses modèles en soient pourvus et avant que sorte la fameuse « nouvelle » Citroën, annoncée tant de fois et qui, cette année encore, ne figurera pas au Salon. De son côté, le constructeur d'amortisseurs « Allinquant », qui travaille sérieusement la question, veut doter l'automobile d'une suspension par air, d'un prix relativement bon marché. Pour l'instant ne parlons que de la suspension Citroën qui est en service actuellement.

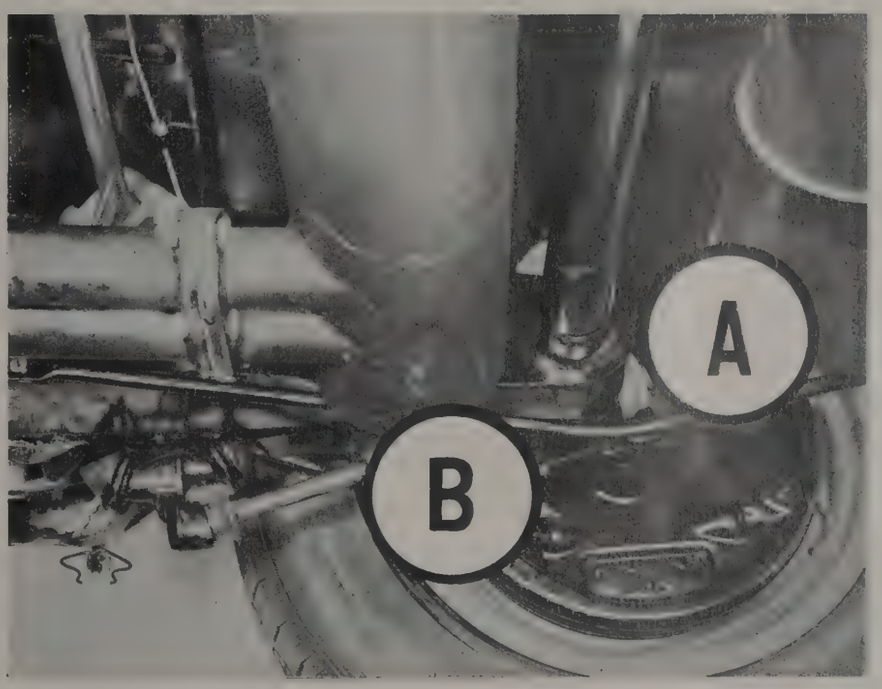
Le système sur lequel elle est fondée bénéficie des qualités physiques des liquides et des gaz. Chaque roue arrière est montée sur un bras oscillant. Les deux bras oscillants sont reliés par une barre de torsion. Les ressorts de chaque roue sont constitués par des sphères contenant la masse gazeuse. Le poids de la voiture agit sur un piston qui comprime cette masse gazeuse par l'intermédiaire du liquide, au moyen d'une membrane souple qui les sépare. L'amortissement s'effectue par laminage du liquide dans des trous calibrés.

Une pompe à sept pistons, entraînée par le moteur, assure la mise en pression du liquide par l'intermédiaire d'un accumulateur. Un conjoncteur-disjoncteur automatique assure la constance de cette pression. Ajoutons qu'un système correcteur automatique règle la hauteur constante du véhicule en faisant varier la quantité du liquide entre le piston de compression et le gaz de la sphère.

Commandé du tableau de bord, un dispositif de blocage permet de verrouiller la suspension pour que l'ensemble reste en état constant lorsque la voiture n'est plus en service.

Enfin, une commande à main, accessible en ouvrant la malle, permet de se servir de l'énergie hydraulique emmagasinée dans l'accumulateur pour soulever la voiture sans avoir recours au cric, lorsqu'il s'agit de changer une roue « arrière ». Il n'a pas été nécessaire de doter l'essieu avant d'un système hydropneumatique de suspension. Seule, la flexibilité des barres de torsion a été augmentée.





En haut :

A POMPE A SEPT PISTONS ASSURANT LA MISE EN PRESSION DU LIQUIDE

Au centre :

A SPHÈRE CONTENANT LE LIQUIDE GAZEUX

B PISTON AMORTISSEUR

A gauche :

A CRIC AUTOMATIQUE PERMETTANT DE LEVER LES ROUES ARRIÈRE

LES RÉALISATIONS FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES EN TURBINE AUTOMOBILE

DEPUIS quelques semaines, la « turbine » automobile est au premier plan de l'actualité automobile. En Angleterre, aux Etats-Unis, on apporte chaque jour des améliorations aux véhicules existants. En France, on recherche, non moins activement, des solutions. Il nous a paru d'un vif intérêt de demander son avis sur le problème des turbines automobiles à l'ingénieur Grégoire, qui, en collaboration avec les ingénieurs de la Socema, a réalisé la première turbine française. Personne n'était plus qualifié pour formuler une opinion sur cette question que l'inventeur à qui l'automobile est redevable de tant d'améliorations.

DANS deux ans, ont affirmé beaucoup d'organes de la presse américaine, la turbine sera employée sur les voitures. « Qu'en pensez-vous ? a demandé une revue également américaine, *Motor Critic*, à diverses personnalités de l'automobile.

— Ce n'est pas pour tout de suite, ce ne sera même pas avant longtemps, ont répondu MM. Anthony Lago, Pierre Marchal, le docteur Nallinger, directeur technique de Mercédès, Paul Panhard, H.-T. Pigozzi, Fred Porsche junior, Wilfredo Ricard, directeur de Pegaso.

— C'est aussi mon avis, nous a dit M. J.-A. Grégoire, qui a conçu une voiture spéciale pour la turbine Socema.

— Pourtant la turbine présente d'indiscutables avantages ?

— Indiscutables, en effet. D'abord une amélioration considérable du confort par l'absence totale de vibrations. Songez qu'une pièce de monnaie posée de champ sur une turbine tournant à 40.000 tours ne tombe pas !

» Autre avantage, la simplicité du mécanisme : absence d'allumage, de soupapes, de pièces délicates, difficiles à régler.

» Mais, poursuit l'éminent ingénieur, il y a deux obstacles de taille.

» D'abord, en l'état actuel de la technique, il est impossible de construire une turbine d'une puissance inférieure à 120 CV. Ce chiffre est beaucoup trop élevé, même pour les gros poids lourds.

» Le deuxième inconvénient est celui de la consommation, soit à pleine puissance, soit même « en utilisation », c'est-à-dire lorsque le conducteur ne demande pas la totalité de la puissance de son moteur. Montée sur une voiture, entre les mains d'un usager, une turbine actuelle consommerait trois et peut-être quatre fois plus qu'un moteur à essence correspondant.

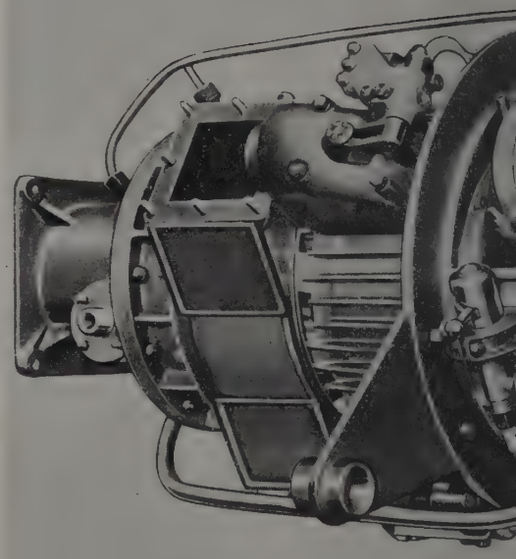
» Est-ce à dire que ces obstacles ne puissent être surmontés ? Certainement non. Tout d'abord, on peut améliorer le rendement en réchauffant l'air d'admission par les gaz d'échappement dans un récupérateur que les Américains appellent « regenerator ». Il serait possible, dans les meilleures conditions, de diminuer la consommation de 20 à 25 %.

» Pour améliorer le rendement thermo-dynamique d'une turbine, ce qui permettrait, à la fois, de construire des turbines plus petites et de diminuer leur consommation, il faudrait pouvoir augmenter la température des aubages de la première turbine. Elle est actuellement limitée à 850 degrés. Si on pouvait la porter à 1.150 degrés, le rendement s'améliorerait nettement. Impossible dans l'état présent de la métallurgie ! Mais ce sera sans doute réalisable tôt ou tard. »

Après l'avis de M. Grégoire, voici l'opinion, toute différente, d'un spécialiste américain de la question, M. Ed. Mason, ingénieur en chef du groupe turbine chez Chrysler. (On sait que « Plymouth » a présenté au public, à New-York, il y a quelques mois, une voiture munie d'une turbine de 120 CV.)

Ed. Mason estime qu'il est possible de construire et de faire fonctionner dans de bonnes conditions une turbine de 120 CV, sans boîte de vitesses. Enfin, observe-t-il, grâce à un « regenerator » spécial, les consommations pratiques de la voiture expérimentale sont du même ordre que celles d'une voiture identique munie d'un moteur à essence. Rien n'empêche donc d'envisager, dans un très proche avenir, l'application en série de la turbine à l'automobile.

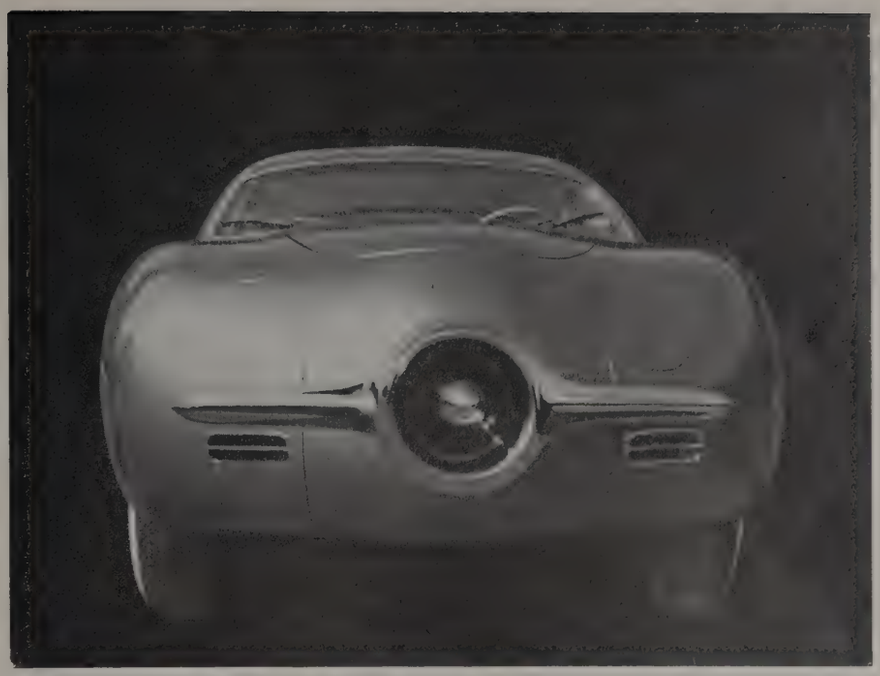
Les spécialistes européens interrogés sont, nous l'avons vu, assez sceptiques, et il est prudent



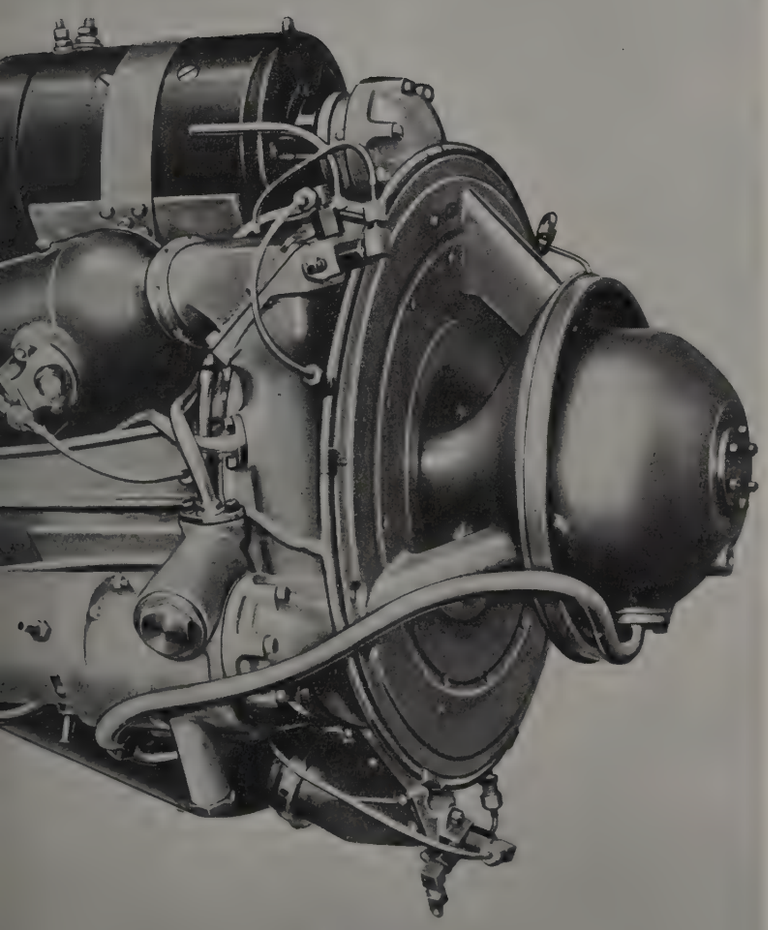
d'attendre un peu avant de tirer des conclusions.

Mais, si ces prédictions se réalisaient, soit demain, soit même après-demain, elles pourraient entraîner un bouleversement économique étonnant. Que l'on songe aux centaines de milliards investis et que l'on continue à investir dans les raffineries de pétrole pour obtenir des carburants à haute teneur d'octane ! Que l'on songe que le simple pétrole deviendrait alors un carburant tout à fait suffisant !

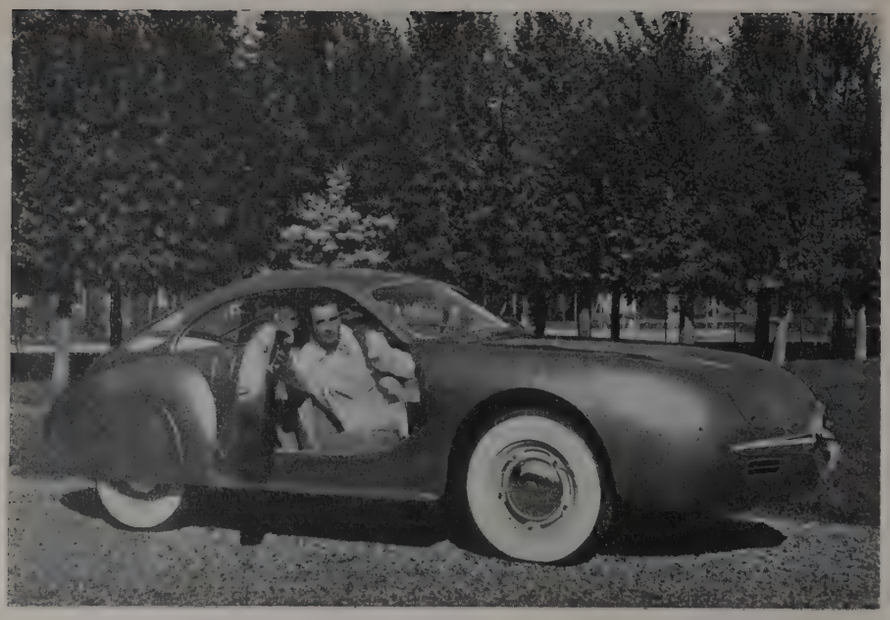
Pour nous donner une nouvelle preuve, s'il en est besoin, de la multiplicité et de la continuité de ses talents, M. J.-A. Grégoire, en nous quittant, nous glisse à l'oreille : « Patientez un peu ; d'ici deux ou trois mois vous verrez encore du nouveau. »



DEUX PHOTOS montrant l'avant de la Cematurbo. Ces lignes très pures, dues à l'ingénieur Grégoire, ne nous sont pas inconnues. On aperçoit au milieu de la voiture l'entrée d'air de la turbine.



VUE TROIS QUARTS AVANT de la turbine française Socema utilisée par l'ingénieur J.-A. Grégoire pour sa « Cematurbo ». Elle développe actuellement 100 CV à 25.000 tours et continue d'être l'objet de travaux incessants en vue d'améliorer les possibilités qu'elle offre à l'industrie automobile.



« VOITURE BANC D'ESSAIS SOCEMA GREGOIRE », seule voiture française à turbine. Elle rappelle, en plus pur, la fameuse « Grégoire Hotchkiss ».

LA TURBINE A GAZ FRANÇAISE CEMATURBO

PARALLELEMENT à l'Angleterre et aux Etats-Unis, la France présentait, à l'avant-dernier Salon de Paris, une voiture « banc d'essais » à turbine à gaz. Cette turbine, appelée Cematurbo, était montée sur un châssis et recevait une carrosserie spéciale, aux formes aérodynamiques très poussées. L'ingénieur J.-A. Grégoire, célèbre par ses réalisations d'avant-garde dans l'industrie automobile, avait doté la turbine française d'un Cx incomparable et de lignes fort séduisantes. La turbine elle-même développait 100 CV. La Cematurbo comprenait comme organes mécaniques : un Cematurbo Socema de 100 CV placé à l'avant, un embrayage, une boîte électro-magnétique Cotal, un ralentisseur électromagnétique et un pont arrière du type de Dion. Le Cematurbo était constitué par un groupe turbo-compresseur tournant à 45.000 tours-minute, et par une turbine motrice à deux étages tournant à 25.000 tours-minute. La turbine motrice entraîne l'arbre de transmission par l'intermédiaire d'un réducteur planétaire. Les chambres de combustion sont au nombre de quatre, les auxiliaires comprennent : une pompe à combustible pouvant donner une pression de 70 kilos/cmc., des pompes à huile, une génératrice démarreur, un régulateur de pression et deux limiteurs de vitesse, l'un sur le groupe turbo-compresseur, l'autre sur la turbine motrice. Quant au châssis, il est en alliage léger moulé. Les quatre roues sont indépendantes, avec suspension intégrale, c'est-à-dire suspension à flexibilité variable et stabilisateur. C'est une deux portes. La vitesse théorique de la Cematurbo est de 40 km.-h. pour 1.000 tours-minute arbre moteur.

MOTOPROPULSEUR DU « FIREBIRD »
(voir pages 32 et 33).

VOICI UNE VUE du châssis du « Firebird » américain, montrant clairement la disposition de la turbine, située, comme pour la Fiat, derrière le siège du conducteur.

EN ITALIE FIA

DE leur côté les Italiens ne sont pas restés inactifs. Après cinq années de travail, Fiat a réalisé une voiture expérimentale à turbine, basée sur le même principe.

L'UNITE MOTRICE

LE motopropulseur rassemble dans un seul groupe un turbomoteur et une série d'engrenages qui sert à réduire le nombre élevé de tours de la turbine motrice et à transmettre le mouvement aux roues au moyen de deux semi-arbres.

Le turbomoteur comprend un groupe générateur de gaz, formé par un compresseur à deux étages accouplé à une turbine également à deux étages, et une unité motrice, formée par une turbine motrice à un étage, et les engrenages transmettant le mouvement aux roues.

Entre le compresseur et la turbine du groupe géné-

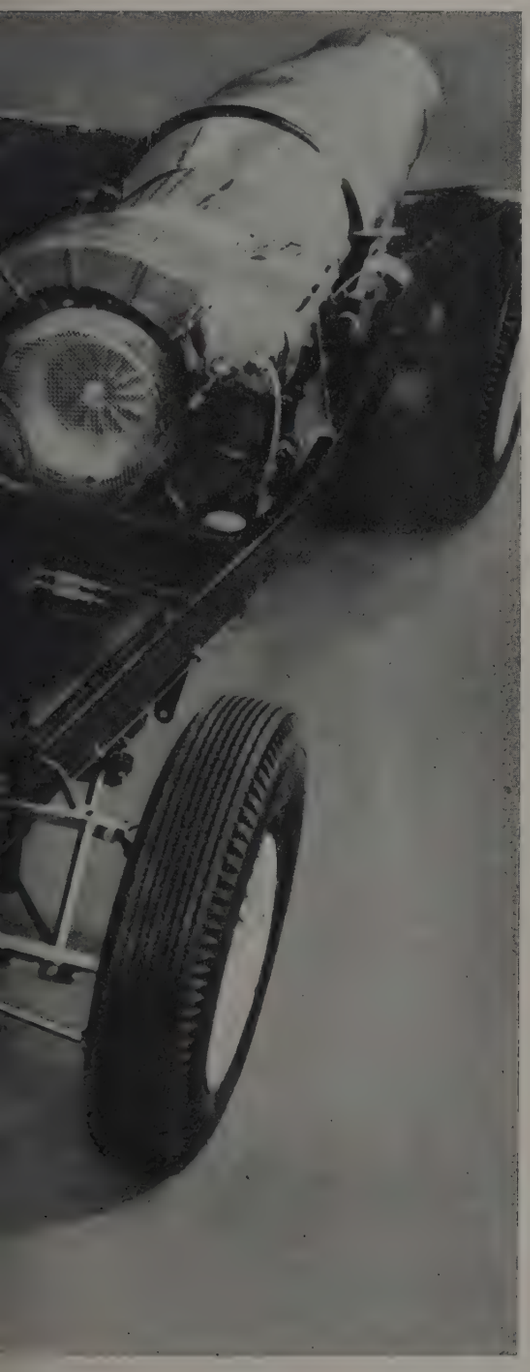
A RÉALISÉ L'UNITÉ MOTRICE ET 250 KM.-H.

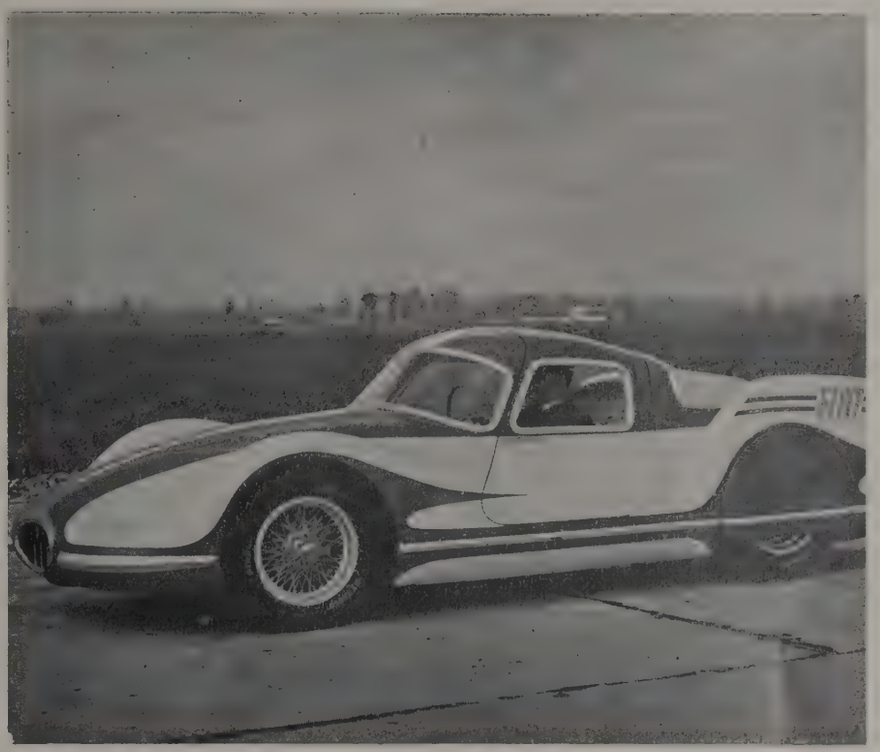
rateur sont installées les chambres de combustion.

La turbine motrice développe une puissance de presque 200 CV au régime de 22.000 tours par minute. La température des gaz atteint environ 800 degrés à l'entrée de la turbine du groupe générateur. Le poids de l'ensemble peut être comparé à celui d'un groupe correspondant (moteur-embrayage-boîte de vitesses-pont arrière) d'une voiture normale avec moteur à pistons.

L'unité motrice n'est pas, pour le moment, pourvue d'un échangeur de chaleur. Celui-ci est à l'étude et, quand il sera mis au point, on saura si le problème de la consommation de combustible comparée à celle d'un moteur à pistons est complètement résolu. Actuellement la consommation est environ le double de celle d'un bon moteur à pistons tel qu'en comportent les voitures de série.

Des difficultés considérables ont dû être surmontées du point de vue thermique et mécanique : choix des





VOITURE EXPERIMENTALE « FIAT » sortie en grand secret au printemps dernier. Elle situe l'état actuel des recherches italiennes. La carrosserie, aux formes très étudiées, dissimule une turbine placée derrière le pilote.

matériaux pour les rotors des turbines, mise au point des coussinets. Ces organes, comme toutes les structures d'une turbine, sont soumis à des sollicitations mécaniques et thermiques très élevées et bien différentes de celles qui se produisent normalement dans les moteurs alternatifs ; ce qui nécessite, outre une étude soignée pendant l'élaboration du projet, une longue série d'essais.

L'appareillage d'alimentation en combustible et son réglage ont également fait l'objet d'études et d'expériences particulières.

LE CHASSIS

A L'ARRIERE se trouve le moteur et les quatre roues sont indépendantes.

Il n'y a pas de boîte de vitesses, car l'ensemble : groupe générateur et turbine motrice, fonctionne de la même façon qu'un convertisseur hydraulique. Donc pas de pédale d'embrayage, mais seulement la pédale de l'accélérateur et celle des freins.

Le turbomoteur consomme une quantité d'air fort supérieure à celle d'un moteur à pistons. Cet air entre dans le moteur après avoir traversé toute la longueur de la voiture ; il entre par une ouverture à l'extrémité avant et passe par un tunnel qui le conduit dans la partie arrière où se trouve le turbomoteur. Là il est aspiré par le compresseur et passe dans les chambres de combustion où il participe à la combustion et reçoit l'énergie thermique qu'il transmet aux deux turbines : celle qui fait tourner le compresseur et la turbine motrice. Enfin l'air s'échappe à l'extérieur à travers un conduit de grand diamètre.

La structure du châssis est composée d'éléments tubulaires, disposés de façon à obtenir la rigidité maximum avec la plus grande légèreté possible. Cependant la suspension des quatre roues est du type classique Fiat à quadrilatère, avec ressorts à boudin enfermés dans des boîtiers d'aluminium où ils sont noyés dans l'huile.

Les freins à commande hydraulique sont du type Fiat FB.

Deux réservoirs de combustible, de forme allongée, disposés sur les deux côtés du cadre de châssis, au centre de la voiture, occupent tout l'espace entre les roues avant et arrière.

UNE CARROSSERIE « AD HOC »

LA carrosserie deux places, aérodynamique et très élégante, est caractérisée par l'application à l'arrière de la voiture de deux ailes verticales aux vitesses élevées qui jouent le rôle de stabilisateurs.

Le capot est fortement baissé vers l'avant. Le profil a été soigneusement étudié pour obtenir le minimum de résistance à l'avancement.

Le coefficient de forme est un signe des qualités exceptionnelles de pénétration dans l'air. Il permet d'assurer, outre la moindre résistance à l'avancement, la stabilité maximum aux grandes vitesses avec vents latéraux.

Pour permettre la plus grande facilité d'accès au motopropulseur, la partie arrière de la carrosserie, qui renferme tout l'ensemble mécanique, est complètement détachable.

250 KILOMETRES A L'HEURE !

D'UN poids total d'un peu plus de 1.000 kilos, la vitesse maximum de cette voiture n'a pas encore été mesurée, mais on sait qu'elle est de l'ordre de 250 km.-h.

PAR CES AMÉLIORATIONS, VOUS ET VOTRE VOITURE VIVREZ PLUS CONFORTABLEMENT

AMORTISSEURS, FREINS, SUSPENSION, EMBRAYAGE ÉLECTROMAGNÉTIQUE

LES AMORTISSEURS

L'AMORTISSEUR dans une voiture est un des éléments principaux du confort et de la stabilité. Il existe une trentaine de variétés d'amortisseurs, mais toutes découlent de deux types : 1° à bras mobiles ; 2° télescopiques.

On distingue dans le type télescopique l'amortisseur à huile et l'amortisseur à friction. Dans le type à bras mobiles, les deux gammes sont identiques.

Parmi les amortisseurs télescopiques à huile, les plus connus sont ceux qui ont été réalisés par Allinquant et Newton. Dans ce domaine, des progrès considérables ont été accomplis. Le dernier-né est le double effet Allinquant.

Il est ainsi constitué :

PARTICULARITÉS TECHNIQUES DE L'AMORTISSEUR **ALLINQUANT**

(1) Attaches semi-rigides absorbant les bruits et les défauts d'alignement.

(2) Tige acier spécial à haute limite élastique. Un acier spécial est en effet nécessaire pour éviter toute déformation due au flambage en cas de choc brusque survenant lorsque l'amortisseur est en position détendue (passage d'un cassis profond, par exemple).

(3) Joint moulé en matière spéciale résistant à l'huile et à la chaleur.

Il constitue un des points essentiels de l'appareil et est fabriqué avec une faible tolérance tant sur l'épaisseur que sur les diamètres.

(4) Guide. Le guide inférieur de tige est en métal fritté autolubrifiant.

(5) Le piston est constitué essentiellement d'une carcasse faite d'une pièce centrale, dite « rondelle », et de deux coupelles embouties, cette carcasse étant assemblée par sertissage sur la tige d'un opercule axial unique dit « curseur » pouvant coulisser sur la tige.

La disposition de l'opercule est telle que, lorsque l'appareil est au repos, il existe un faible passage entre sa périphérie et l'intérieur de la rondelle. Le curseur est maintenu dans sa position de repos par l'appui de deux ressorts et par l'intermédiaire de deux rondelles étoilées venant elles-mêmes en butée sur la rondelle.

Le freinage est obtenu par le passage de l'huile à travers les orifices ainsi ménagés. Dans les faibles vitesses de déplacement, le curseur reste à sa position de repos et le passage de l'huile donne un freinage sensiblement proportionnel à la vitesse.

Lorsque la vitesse du piston s'accroît, la pression augmente sur la face supérieure du curseur et il arrive un moment où cette pression est suffisante pour comprimer le ressort. Le passage d'huile croît en raison des profils divergents du curseur et de la rondelle, et le freinage se trouve ainsi limité.

En jouant sur la section minimum de passage, sur les profils conjugués du curseur et de la rondelle et sur le tarage des ressorts, il est possible d'obtenir les lois de freinage appropriées à chaque type de suspension.

(6) Chambre anticavitation. C'est un réservoir où l'huile se trouve en présence d'un volume d'air variable.

Il est constitué essentiellement d'une cloison et de deux soupapes permettant l'entrée et la sortie de l'huile.

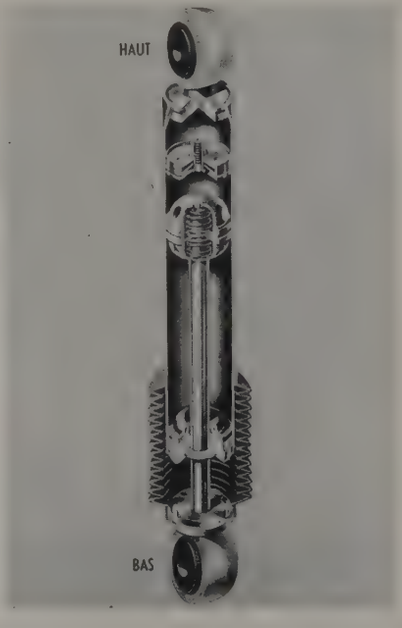
Il est nécessaire, en effet, de compenser la dilatation thermique de l'huile et le volume supplémentaire de la tige introduit lors de la compression.

L'huile étant pratiquement incompressible, le niveau sera minimum à froid et tige complètement tirée ; il sera maximum à chaud et tige entièrement enfoncée.

La circulation de l'huile à des vitesses pouvant être extrêmement rapides doit se faire sans entraîner d'air, et produire ainsi des émulsions troublant complètement le fonctionnement ; et sans offrir non plus une résistance trop forte, ce qui provoquerait des cavitations en détente ou même des chocs indésirables en compression.

(7) Huile spéciale. Cette huile est en réalité un mélange complexe devant posséder une grande stabilité de caractéristiques physiques et chimiques et notamment une viscosité variant le moins possible en fonction de la température.

(8) Compensation thermique. Malgré l'emploi de mélanges à viscosité aussi constante que possible, il subsisterait une diminution d'efficacité à chaud si des dispositifs spéciaux n'étaient prévus. Le principe de fonctionnement rend la perte peu importante à partir des vitesses correspondant au début de levée du curseur. Pour



VUE SCHEMATIQUE en coupe de l'amortisseur Allinquant à double effet.

les faibles vitesses, la compensation s'opère par la réduction des passages due à la dilatation différentielle de la rondelle et du curseur qui sont en métaux différents. Quant au « Newton », il est basé sur le même principe.

LES NOUVEAUTÉS **MARCHAL**

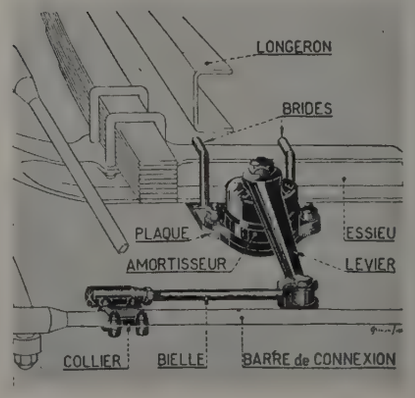
CHAQUE année, le stand Marchal (balcon F au Grand Palais) s'agrandit et les dernières nouveautés y sont représentées. Au Salon 1954, Marchal n'a pas failli à la tradition. Côté optique, la gamme la plus complète de projecteurs et optiques de transformation, tels que Equilux, le télécode à réglage instantané des faisceaux depuis le siège du conducteur, ce qui permet d'obtenir en marche comme à l'arrêt et dans toutes conditions de charge la portée maximum sans jamais éblouir. La gamme des antibrouillards est aussi complète et tous les modèles présentés ont fait leurs preuves, que ce soient l'ultra-large 180, le 630 rond encastrable ou extérieur, le 640 extra-plat ou le Rectilux rectangulaire. Nouveauté chez Marchal, un avertisseur destiné aux poids lourds, fonctionnant sur air comprimé 6 à 10 kilos.

DU NOUVEAU CHEZ **NEIMAN**

LA firme Neiman, spécialisée dans les dispositifs antivols, qui, sur les voitures, sont devenus indispensables, présente au Salon un nouvel antivol adaptable aux scooters et motocyclettes. Cet antivol est constitué par une serrure partiellement amovible, à deux positions, avec verrouillage automatique en marche. Autre nouveauté l'ensemble antivol de direction, jumelé avec une ou plusieurs serrures de coffre à bagages, coffre à outils, fonctionnant avec le même jeu de clés. Terrot, notamment, en a pourvu sa fabrication. Renault a monté sur la 4 CV et la Frégate l'ensemble antivol jumelé avec serrures de portières, malle AR et capot avant, le tout actionné par le même jeu de clés.

AMORTISSEUR HYDRAULIQUE A BRAS MOBILES **HOUDAILLE**

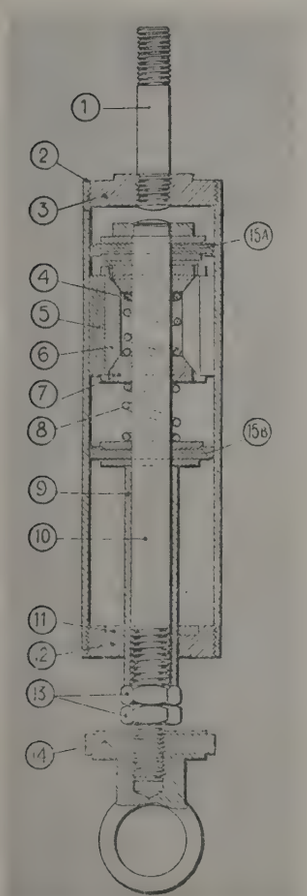
POUR l'amortisseur à bras mobiles, celui de Houdaille est bien connu. Il est à réglage automatique commandé par thermostat. La régulation du passage de l'huile dans les canaux intérieurs de l'appareil est contrôlée par un ensemble thermostatique rigide et insensible à la pression, qui compense automatiquement les différences de freinage dues aux variations de viscosité de l'huile, occasionnées tant par les changements de la température extérieure que par le travail interne de l'amortisseur. Le thermostat, placé à l'intérieur de l'axe même de l'appareil, baigne constamment dans le liquide en travail, dont il suit instantanément les variations de température dans quelque sens qu'elles se produisent.



AMORTISSEUR TÉLESCOPIQUE A FRICTION « AUTOMAX »

L'amortisseur à friction dû à « AUTOMAX » rappelle par sa forme extérieure l'amortisseur télescopique courant. Il se présente sous la forme d'un tube de 42 mm. de diamètre, muni à une extrémité d'un œil de fixation, garni d'une douille en caoutchouc (3) et obturé à l'autre bout par une bague de fonte (12) portant un presse-étoupe (11) dans lequel coulisse un deuxième tube de 16 mm. Ce dernier est solidaire d'une tige (10) à l'extrémité de laquelle est vissé l'œil de fixation inférieur, garni lui aussi d'une bague expansible (6) coupée en trois segments de 120 degrés et munie d'une garniture spéciale (5) qui constitue le dispositif de freinage de l'appareil. A chaque extrémité de l'alésage intérieur de la bague sont usinées deux portées circulaires coniques sur lesquelles prennent appui de part et d'autre deux cônes (7) maintenus écartés par un ressort (4) et provoquant l'expansion des trois segments proportionnellement au déplacement de la tige de laquelle ils sont solidaires. Le réglage de la friction est obtenu par le serrage d'un écrou et d'un contre-écrou (13) qui agissent par l'intermédiaire d'un tube (9) et du ressort de rappel de jeu (8) sur les cônes de serrage (7). Ce réglage peut être effectué de l'extérieur et lorsque l'appareil est en place. Un tube accordéon protège la tige coulissante de l'amortisseur.

Lorsque la roue passe dans un caniveau, le ressort de compensation (8) absorbe la réaction. Sous l'effet de l'inertie, il comprime les deux cônes et donne l'expansion à la bague de friction. Ensuite le ressort (4) oblige les cônes à reprendre leur position primitive.



CI-DESSUS : Coupe schématique de l'amortisseur à friction « Automax ».

CI-CONTRE : Amortisseur à bras mobiles type Houdaille ; le passage de l'huile à l'intérieur de l'appareil est réglé automatiquement.

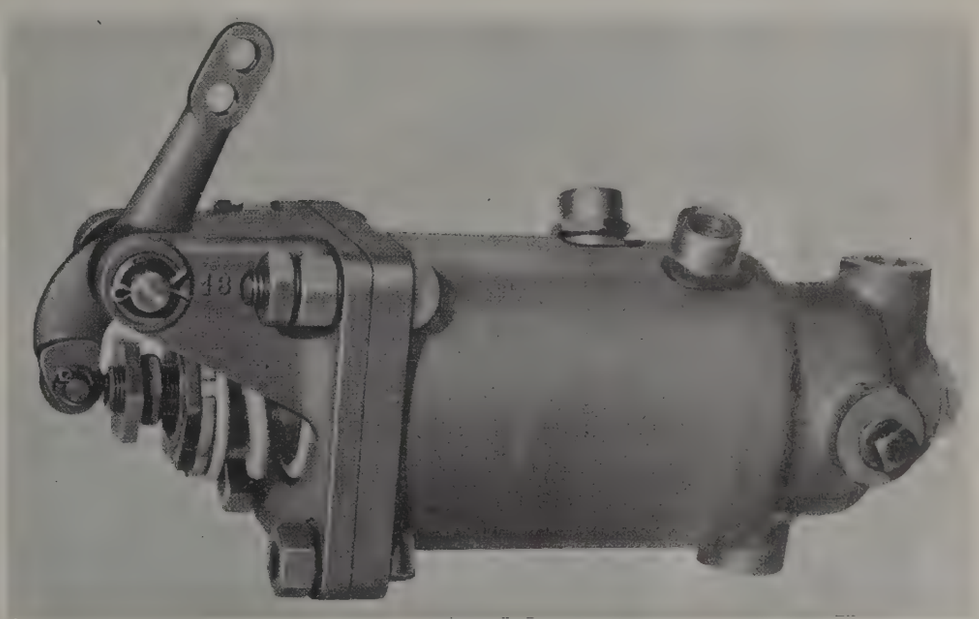
POUR UN FREINAGE EFFICACE

ROBINET DOUBLE "WESTINGHOUSE" POUR TRAINS ROUTIERS

LES graves accidents survenus à des poids lourds ont amené les pouvoirs publics à prendre des mesures draconiennes en matière de sécurité et à obliger les transporteurs à munir leurs véhicules d'un freinage efficace. Conséquence naturelle : les fabricants d'appareils ont construit un matériel répondant aux prescriptions du nouveau Code de la route.

La société Westinghouse, qui est passée maîtresse dans ce domaine, a mis au point un système de robinet double pour l'indépendance des commandes pneumatiques. Ce système a été agréé par les pouvoirs publics. Le robinet double Westinghouse est destiné à commander simultanément sur un même véhicule deux circuits indépendants de frein à air comprimé ayant chacun son alimentation propre et pouvant fonctionner séparément en cas de défaillance de l'un d'eux. Cet appareil est actionné par la pédale de frein avec ou sans conjugaison avec les freins mécaniques du véhicule. L'action pneumatique est toujours proportionnelle à l'effort du conducteur sur la pédale aussi bien au serrage qu'au desserrage. La disposition en tandem des deux détendeurs qui composent le robinet double limite l'effort de commande des deux robinets à celui d'un seul et assure des pressions d'air rigoureusement identiques dans chacun des deux circuits.

D'autre part, Westinghouse a créé un robinet double à circuit réglable pour les tracteurs et les remorques qui assure toujours la priorité de freinage à la remorque par rapport au tracteur, ce qui annule les efforts de flambage dans les attaches et assure une tenue de route correcte au début du freinage du train routier.

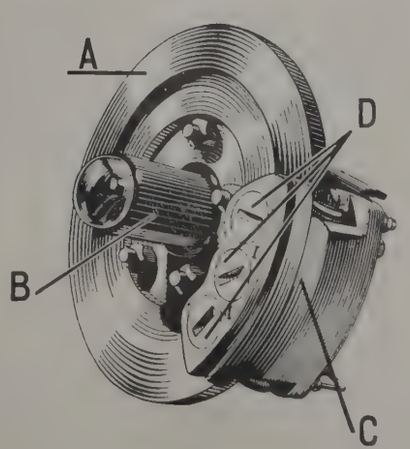


FREINS A L'AIR LIBRE "GIRLING" A REFROIDISSEMENT

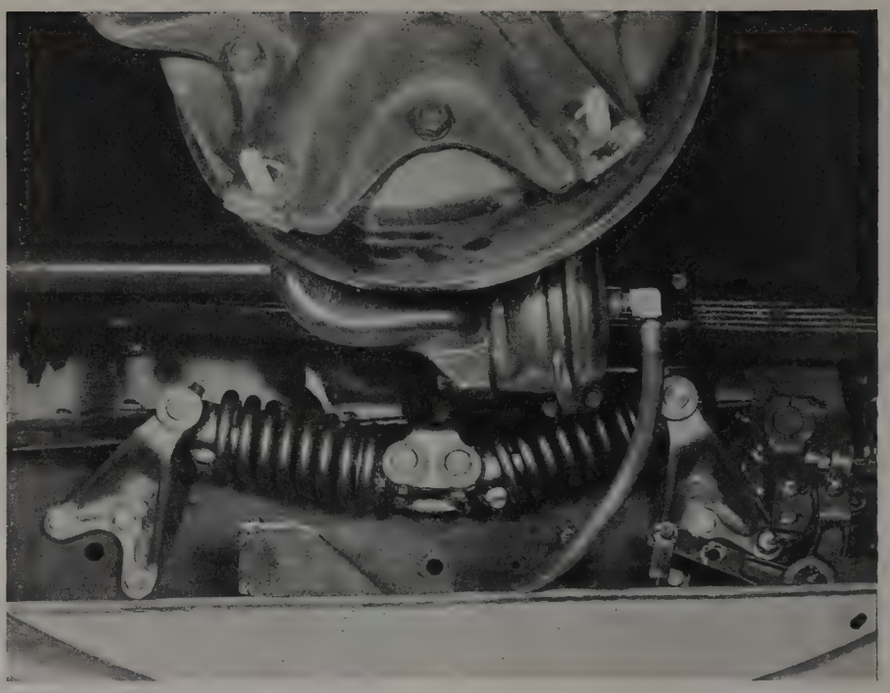
LES vitesses de plus en plus grandes réalisées en course ont naturellement amené les constructeurs à se pencher sur le problème essentiel du freinage. Plus on va vite, plus vite s'usent les freins et, de tout temps, dans les compétitions, il y a eu dans le manque de freinage un facteur important d'accidents et d'abandons.

L'année dernière, aux 24 Heures du Mans, la firme britannique Jaguar s'est alignée au départ avec quatre voitures munies d'un nouveau système de freins. Ceux-ci étaient nouveaux surtout par leur dispositif d'action. Au freinage normal actuel, constitué par un disque sur lequel deux mâchoires agissent sur un tambour, était substitué un freinage par disque sur lequel agissent, de chaque côté, des blocs constitués par un composé de matières utilisé jusqu'alors dans le frein. Ce système est des plus simples. Au lieu d'être obtenu par mâchoires entre tambours, le freinage l'est par un système à disque fonctionnant non par friction concentrique, mais par friction latérale, c'est-à-dire par pression des blocs sur le disque lui-même. On obtient par ce système de freinage à l'air libre (le tambour de frein a en effet été supprimé) un refroidissement presque immédiat, donc un freinage toujours parfait et puissant.

A l'inverse de l'ancien qui est fixé à la roue (en général sur toutes les voitures de série ou de sport) par les tambours, ce nouveau modèle est indépendant de la roue. Il tourne avec elle, mais il en est dégagé et se trouve fixé, en principe, sur l'arbre de roue (B). Il est constitué par un disque d'un diamètre déterminé (suivant le modèle de la roue) et agit, comme nous venons de le dire, par pression latérale des blocs (D) sur le disque (A). Comme dans toutes les voitures actuelles, la commande de ce nouveau système se fait par pression d'huile (C).



LA SUSPENSION A FLEXIBILITÉ VARIABLE



LA suspension à flexibilité variable créée par l'ingénieur Grégoire, il y a vingt ans, se généralise sur les voitures de tourisme et elle est adoptée par les poids lourds. La nouvelle suspension Citroën, obtenue par mélange de gaz et d'huile, a déjà été utilisée aux Etats-Unis, où elle est employée par la General Motors sur les cars Greghens, et ce, sur les quatre roues.

En attendant, la suspension à flexibilité variable de Grégoire, après son application à la motocyclette (Monet-Goyon), vient d'être adoptée par les Américains, qui en équipent les camions Mac.

Mais, si l'on en croit l'ingénieur Grégoire, ce problème de la suspension n'est pas encore définitivement résolu, et cela lui suggère cette réflexion philosophique :

« Quand on croit que quelque chose est terminé, on se trompe toujours, il y a encore quelque chose à faire. »

C'est en effet notre impression, car dans ces dernières années les progrès réalisés dans le domaine de la mécanique ont été considérables.

DANS LA GAMME des modèles qu'elle présente au Salon, la Régie Renault, cette année, offrira à sa clientèle deux types de Frégate.

L'AMIRAL 55 est dotée d'une nouvelle calandre (à droite) ; la FREGATE AFFAIRES conserve celle que nous connaissons (à gauche).

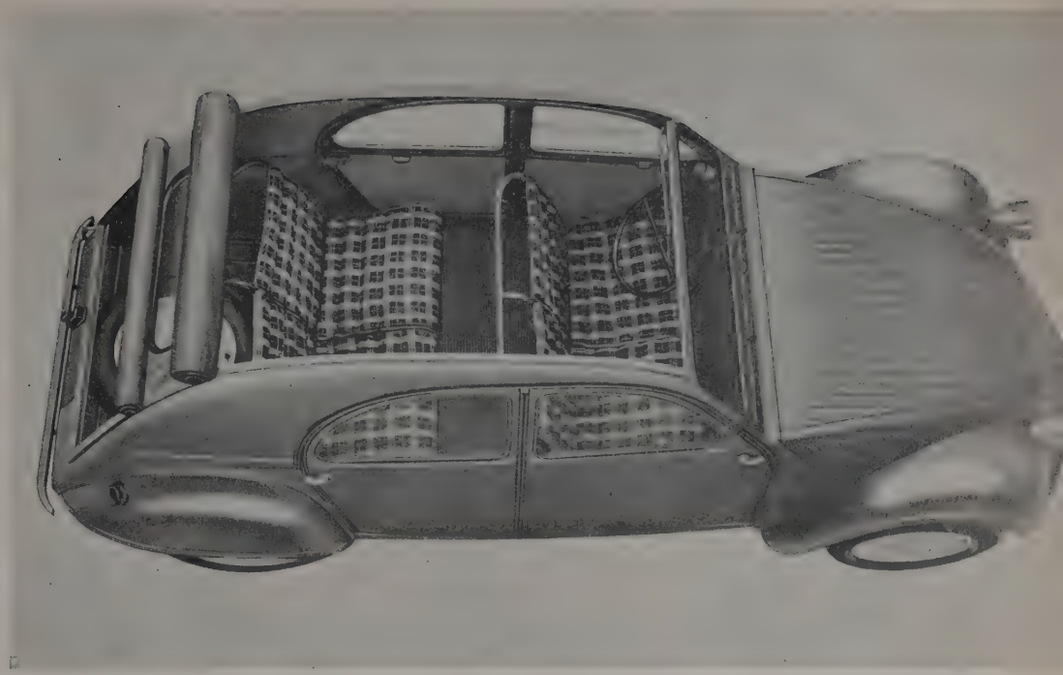
LA PRODUCTION RENAULT

CONTRAIREMENT à tous les bruits qui ont circulé, la Régie Renault n'exposera au Salon aucun *nouveau véhicule*. Les seules nouveautés consisteront en des améliorations de détail et à la livraison à la demande de 4 CV et Frégate dotées du nouvel embrayage *électrique Ferodo*.

Pour la 4 CV, les places avant seront plus confortables. D'autre part, le chauffage sera plus opérant grâce à une meilleure distribution de l'air chaud et surtout grâce à un nouveau radiateur sous pression, genre autoclave.

Sur la Frégate, le moteur est plus puissant ; son taux de compression a été porté de 6,6 à 7. Sa vitesse est passée à 135 km.-h. La Frégate Amiral est dotée d'une nouvelle calandre qui la distingue de la Frégate Affaires. Quant à la gamme des Colorales, elle n'a subi aucun changement. Dans le domaine des utilitaires, Renault présente toute la gamme : camionnettes, camions, cars, autobus et véhicules tous terrains.

L'EMBRAYAGE AUTOMATIQUE SUR 2 CV CITROEN



CITROEN a dévoilé brusquement les changements apportés à la 2 CV. Si dans sa ligne et ses aménagements la 2 CV 1955 diffère peu de l'ancienne, la puissance du moteur a été augmentée de manière à obtenir une vitesse de près de 90 km.-h. Et surtout la voiture est munie d'un embrayage automatique qui repose sur un disque solidaire du moteur et dont la force centrifuge bloque les linguets mobiles. Ce dispositif embraye quand le régime du moteur dépasse 1.000 tours-minute et débraye de lui-même quand il tombe au-dessous. Ainsi, à vitesse moyenne — jusqu'à 55 kilomètres, environ — on ne touche plus qu'à l'accélérateur, et, grâce à un frein de ralenti, le moteur ne cale jamais, même en cas d'arrêt violent.

NOUS REVIENDRONS D'AILLEURS, DANS NOTRE NUMÉRO DE NOVEMBRE, SUR CETTE IMPORTANTE INNOVATION DE L'EMBRAYAGE

LE NOUVEL EMBRAYAGE ÉLECTROMAGNÉTIQUE DE **RENAULT**

DEBRAYER pour changer de vitesse est une complication pour beaucoup de conducteurs ou de... conductrices. Seules, jusqu'ici, les voitures américaines de grande puissance ne possédaient plus de boîte de vitesses et il suffisait d'appuyer sur l'accélérateur pour passer les vitesses. Le premier embrayage électromagnétique voit le jour, au Salon de cette année, sur les 4 CV Renault. Dans ce système il ne reste plus que deux pédales, celle du frein et celle de l'accélérateur ; celle du débrayage disparaît.

Cet embrayage, dit électromagnétique, dû à FERODO, est à friction comme tous les embrayages actuels, mais les ressorts qui poussaient la presse — plateau mobile appuyant sur le disque d'embrayage — sont remplacés par un électro-aimant circulaire qui, lui-même, est commandé par la pédale d'accélérateur. Celle-ci, en actionnant le moteur, entraîne la dynamo et c'est le courant de cette dynamo, dont l'intensité va croissant avec la vitesse, qui alimente l'électro-aimant et serre le disque. Pour changer les vitesses il suffit de lâcher l'accélérateur : à ce moment, un contacteur, placé dans le levier de changement de vitesse, coupe complètement le courant. Lorsque la main lâche le levier de changement de vitesse, le courant se rétablit. Si l'on appuie à nouveau sur la pédale d'accélérateur, la dynamo recommence à fournir le courant. Un interrupteur, fixé sur le tableau de bord, est prévu pour alimenter directement l'électro-aimant avec la batterie en cas de panne de la dynamo ou pour la mise en route en remorque.

CE nouveau procédé d'embrayage est une nouvelle réussite de notre industrie nationale, assez souvent et quelquefois injustement décriée. Notre grande usine de Billancourt aura été la première à mettre à la portée de la clientèle modeste un moyen électro-mécanique de s'acquitter d'une tâche délicate et précise dont beaucoup d'utilisateurs ne se tiraient pas toujours au mieux.

SI LA 4 CV du Salon présente une grande nouveauté technique avec son nouvel embrayage (MONTE SEULEMENT A LA DEMANDE), son aspect extérieur n'est pas modifié ; elle est restée, cette année encore, l'élégante petite berline que nous connaissons, seuls ses aménagements (chauffage, habitabilité) sont améliorés.

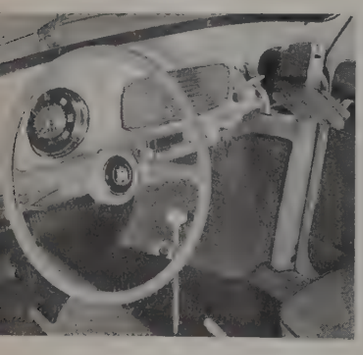
LES VOITURES QUE VOU

par Raym

ALLEMAGNE

DAIMLER-BENZ-MERCÉDÈS

LA GAMME des Mercédès présentées cette année est très complète ; on y rencontre aussi bien la voiture grand sport extrêmement rapide que la luxueuse conduite intérieure à la finition irréprochable.



ALLEMAGNE

VOLKSWAGEN

LA CELEBRE Volkswagen sera aussi au Salon ; elle est bien faite, solide, pas chère. C'est une de nos plus redoutables adversaires sur les marchés du monde entier.

PRES de 82 millions de voitures circulent dans le monde actuellement. En 1930, il y avait seulement 35 millions de voitures sur le marché. Ainsi, en presque vingt-cinq ans, la production a plus que doublé. Au cours des années, l'évolution technique a été considérable et, à chaque Salon de l'Automobile, le visiteur a pu se rendre compte des progrès réalisés. Cette année, la construction française ne présente pas de nouveautés révolutionnaires, mais surtout des modèles améliorés tenant compte des dernières réalisations pratiques des ingénieurs et inventeurs. Toutefois, Ford Poissy, avant sa fusion définitive avec Simca, montre un modèle inédit : nouvelle version de la « Vedette », plus luxueuse mais toujours dotée d'un moteur V 8 développant 80 CV réels et toujours d'une fiscalité de 13 CV. « Versailles, « Trianon » et « Régence » suivant leur luxe sont les noms de baptême de la Vedette 1955.

QUATRE VITESSES SYNCHRONISEES ET SIEGES-COUCHETTES CHEZ PEUGEOT

LA grande marque de Sochaux présente, comme chaque année, sa gamme de voitures particulières : berline luxe 4 places, 4 portes, toit ouvrant ; familiale 6 places ; cabriolet décapotable ; et ses véhicules utilitaires : commerciale 203, fourgonnette 500 kilos, camionnette bâchée 850 kilos et fourgon tôlé 1.400 kilos.

Ces modèles différeront pourtant des anciens par quelques améliorations. Dans la 203, les sièges avant sont transformables et peuvent, lorsque le conducteur est fatigué, devenir de confortables lits-couchettes. La voiture est désormais livrée avec un lave-glace de pare-brise. Les feux arrière sont latéraux, les 4 vitesses avant, synchronisées. Voilà qui va réjouir les amateurs de Peugeot, dont la 100.000e 203 sortira en fin d'année.

AMELIORATIONS DANS LA DYNA

CHEZ Panhard, quelques petites améliorations ont été apportées à la Dyna 54, qui connaît le plus grand succès. La Panhard 54 est dotée d'une carrosserie en duralinox extrêmement légère. Son moteur est toujours le 2 cylindres de 850 cmc. de cylindrée, 4 temps, avec refroidissement par air, d'une puissance de 42 CV, qui détient le record mondial de 50 CV au litre de cylindrée. 70 voitures sortent actuellement des chaînes et la cadence de 100 voitures par jour est prévue pour les derniers mois de l'année. Parallèlement à la Panhard 54, la Dyna Junior figure sur les stands du Salon, et le montage éventuel d'un « surpresseur » lui permettra d'atteindre près de 150 km.-h.

PETITES ROUES DONC SURBAISSEMENT CHEZ SIMCA

AU premier coup d'œil, les Aronde 55 se distinguent par une ligne surbaissée. Ce surbaissement a été obtenu par l'adoption de roues plus petites, d'un diamètre de 5,60 × 14 contre 5,50 × 15 précédemment. Grâce à ce surbaissement, l'Aronde 55 est devenue d'une stabilité vraiment exceptionnelle. Sa tenue de route est accrue. L'embray a été modifié. Il est à pression indir Quant à la boîte de vitesses, elle e transmission intégrale, c'est-à-dire qu bagues intermédiaires entre les pig et l'arbre ont été supprimées. Le arrière est toujours hypoïde, mais, suite de la diminution du diamètre roues, le rapport est passé de 9 à 9 × 40 : il en résulte une plus gr épaisseur des dents des pignons, robustesse accrue. L'adoption des pe roues donne à l'Aronde 55 un frein encore plus efficace car les tambours toujours les mêmes. Toutes ces veautés se retrouvent sur le « G Large », où la lunette arrière est pa ramique, sans montant intermédiaire, qui augmente la visibilité pourtant ex tionnelle de ce modèle. La fabricatio coupé sport a été remplacée par du coupé de ville, qui conserve le mo du modèle sport.

LA CONSTRUCTION ETRANGER

COMME chaque année, la représe tion étrangère est importante Salon. Il n'y a pas de modèles v ment nouveaux, vraiment inédits. Q ques-uns le sont seulement pour visiteurs du Salon, car ils ont été présentés aux Salons de Turin, Genève ou de Bruxelles.

Les constructeurs italiens, anglais, mands et même tchèques ou espag ont énormément travaillé, surtout Allemands, qui n'ont négligé au effort pour reprendre, comme av guerre, la tête de la production auto bile en Europe. Un fait est à rete tous les constructeurs se sont inspi dans la ligne de leurs derniers mod du goût des maîtres carrossiers la

LA CONSTRUCTION AMERICAIN

VISIBILITE accrue, confort, géné sation des transmissions auto tiques et accroissement de la p sance ont été les préoccupations constructeurs américains. Tous modèles présentés sont à transmissi automatiques. Quant à l'accroissement la visibilité vers l'avant, il se traduit l'adoption des pare-brise bombés viennent, dans certains modèles, mo en retour vers l'arrière sur la partie s rieure des portières avant. Les toits tra parents, en Plexiglas teinté, font fu cette année. Cela permet de goûter joies du décapotable sans en avoir inconvénients, car les matières employ dans la réalisation de ces toits trans rents sont antithermiques, c'est-à- absorbant les rayons calorifiques. A la généralisation du moteur 8 cylind en V, il faut retenir l'augmentation s sible — 10 à 20 % — pour certai marques de la force en chevaux. Pour puissances fiscales de 9 chevaux (O Record a 30 chevaux) — Oldsmob Buick, Cadillac — la puissance effect est de l'ordre de 30 chevaux pour l'O et de 175 pour l'Oldsmobile, de 195 p la Buick et de 230 pour la Cadillac.

Chez Ford (U. S. A.), la grande n veauté est le V 8 supercarré à soupa en tête. L'alésage est de 88,9, supéri de plus de 10 % à la course qui est 78,7. Les principales caractéristiq mécaniques de ce moteur sont : b en Y, dont la section centrale desce très bas de façon à donner plus de ri

VERREZ AU SALON 1954

OMANDRE

é aux supports de palier de vilebrequin de l'ensemble ; les soupapes en tête à re rotation et un système de ventila- n du carter d'huile qui élimine les gaz rrosifs. Un nouveau modèle avec la rtie avant du toit en Plexiglas, le Skyliner », sort maintenant en série. ant à la nouvelle Mercury, le moteur également nouveau. C'est un V 8 ercarré, mais qui développe 161 CV ntre 125. La nouvelle Ford « Thunder- d » est une nouveauté sensationnelle. e est présentée en cabriolet décapo- le, mais, la capote étant ouverte et mplètement dissimulée derrière le siège ière, elle peut, en quelques minutes, e transformée en coupé rigide.

LA CONSTRUCTION ITALIENNE

'ENSEMBLE de la production ita- lienne, qui est des plus variées, est dominé par l'apparition sur le rché des nouveaux modèles dus à fa-Romeo et à Fiat.

Alfa-Romeo a réalisé une voiture tou- te et une sport qu'il a baptisée Giulietta ». C'est une 1.300 cmc. de lindrée, aux lignes harmonieuses, de CV de fiscalité. Elle est donnée pour liser 150 km.-h. Quant à la 199 Super, st également une 4 cylindres, conçue ur le grand tourisme et la compétition. CV à 5.200 tours-minute lui donnent e vitesse de plus de 160 km.-h.

Quant à Fiat, outre ses modèles clas- ues, 1.400 et 1.900, dont les puissances nt passées de 45 à 50 CV et de 55 à CV, sa grande nouveauté est la 00 cmc. présentée en « normale », ouriste rapide » et « familiale » 7 places. n moteur développe 36 CV à 00 tours-minute et lui donne une vitesse périeure à 100 km.-h. pour une con- mmation d'environ 8 litres aux 100 km.

Chez Lancia, la tradition confort et esse a été respectée ; le modèle grand rrisme, de 2 l. 400 de cylindrée, en fait e voiture des plus rapides et appro- ant 200 km.-h.

L'Isetta, qui est, avec la voiture fran- se de Rovin, un des plus petits odèles exposés, connaîtra sans aucun ute le plus grand succès. En Belgique en Italie elle roule déjà à de nombreux emplaires. C'est une 2 places en tan- m, équipée d'un moteur 2 temps de cmc. de cylindrée, donnant un peu s de 9 CV à 4.500 tours-minute. Elle munie d'une boîte 4 vitesses et rche arrière. Sa vitesse est d'environ km.-heure pour une consommation n peu plus de 3 litres. Son prix est nviron 320.000 francs français.

En petites voitures la grande attrac- n sera sans doute le « Panther esel ». C'est une 3 CV de fiscalité, nt le moteur est un 2 cylindres 2 temps te à côte de 480 cmc., développant CV à 4.000 tours-minute. C'est une narquable réalisation du moteur Diesel faible cylindrée. Les quatre roues sont dépendantes. Cette 2 places peut teindre 85 km.-heure et ne consomme e 3 litres de gas oil aux 100 kilomètres.

LA CONSTRUCTION ALLEMANDE

OUT l'intérêt des stands des cons- tructeurs allemands est à coup sûr éclipsé par la présentation de la uvelle Mercédès 300 sport au moteur njection directe. Il existe deux versions cette voiture sport qui débutera en compétition l'an prochain : en 4 portes et en sport, dont les charnières des portes sont articulées sur le toit et s'ouvrent de ce fait de bas en haut.

La Volkswagen qui, depuis quatre mois, est encore améliorée et qui est bien la voiture la plus populaire en Allemagne, vient de faire la conquête des marchés suisse et belge. Très spacieuse, d'un fini remarquable, élégante et d'un prix relativement bas, c'est la voiture qui en deux ans a monté le plus vite. Son moteur est un 4 cylindres à plat, opposés 2 à 2, développant 30 CV pour 6 CV de fiscalité et une cylindrée de 1.192 cmc. Sa vitesse de croisière est de l'ordre de 110 km.-h.

Quant à la 1.500 cmc. Porsche qui approche 200 km.-h., elle sera également des plus remarquées. Sa vente en France pourrait bientôt être accélérée, car il est fortement question de son montage sur notre territoire.

La conduite intérieure D.K.W. 4 places, au moteur 3 cylindres, fera son apparition sur les stands français.

B.M.W., qui cherche sa voie, présentera une 2 l. 600 à moteur 8 cylindres en V, 13 CV fiscaux pour 105 chevaux de rendement ; vitesse : 180 km.-h.

LA PRODUCTION BRITANNIQUE

LA production anglaise au Salon est toujours des plus importantes, mais il semble que tout l'intérêt se portera sur la Jaguar, la Bristol et la Standard, qui est la voiture moyenne de la fabrication britannique. La Jaguar, dont la ligne se rapproche de la ligne italienne, est la voiture spacieuse de grand tourisme. Elle est livrée avec relais surmultiplicateur ou transmission automatique.

Bristol s'est surtout attaché à sortir une voiture de sport. Son modèle 404 en est une de haut luxe. C'est un coupé décapotable 107 CV à 5.000 tours-minute.

Quant à la Standard, c'est une petite voiture entièrement nouvelle de 803 cmc. de cylindrée. La carrosserie autoporteuse est d'une largeur intérieure considérable. Son équipement modeste est bien conçu.

La Daimler Empress II est la voiture moyenne de luxe à moteur de 2 l. 300 ou de 3 l. 500. Elle possède un embrayage hydraulique et une boîte présélective.

LA CONSTRUCTION TCHEQUE

POUR la fabrication tchèque, une seule voiture, la Skoda. Depuis plus d'un an, cette marque a amélioré la ligne de sa production. Un peu lourde jadis, elle peut maintenant rivaliser avec les marques concurrentes. Confortable, silencieuse, spacieuse, la Skoda 54 est une voiture qui plaît. Ses quatre roues indépendantes et ses deux stabilisateurs sur le train avant lui donnent une parfaite tenue de route.

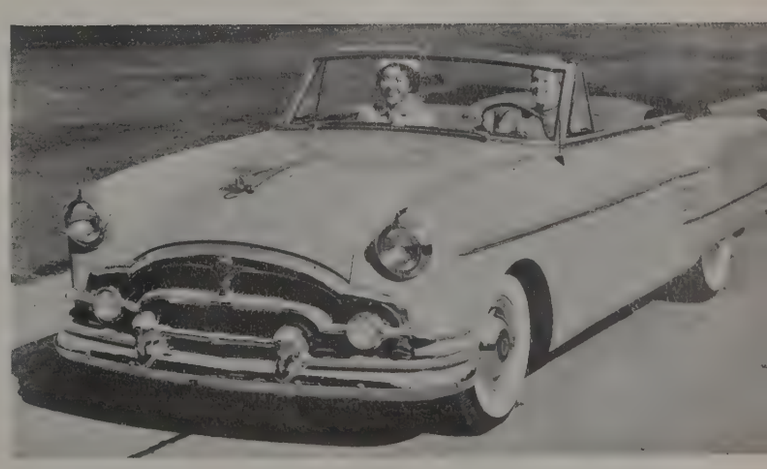
LA CONSTRUCTION ESPAGNOLE

UNE seule voiture également de construction espagnole, mais aussi une voiture de classe, la Pegaso. Carrossée par Saoutchik, la Pegaso, qui sort en petite série, est une voiture des plus rapides. Dotée d'un moteur 8 cylindres en V à double arbre à cames en tête, elle développe, pour 2 l. 500 de cylindrée, plus de 100 CV à 6.500 tours-minute. Sa vitesse est de l'ordre de 200 kilomètres à l'heure.

ALLEMAGNE

OPEL « KAPITAN »

BEAU SPECIMEN de la production allemande, cette « Opel Capitan » confortable et spacieuse rappelle par ses lignes la construction américaine ; son moteur 6 cylindres, développant 12 CV, lui assure d'excellentes qualités routières pour une consommation relativement modeste (12 litres aux 100).



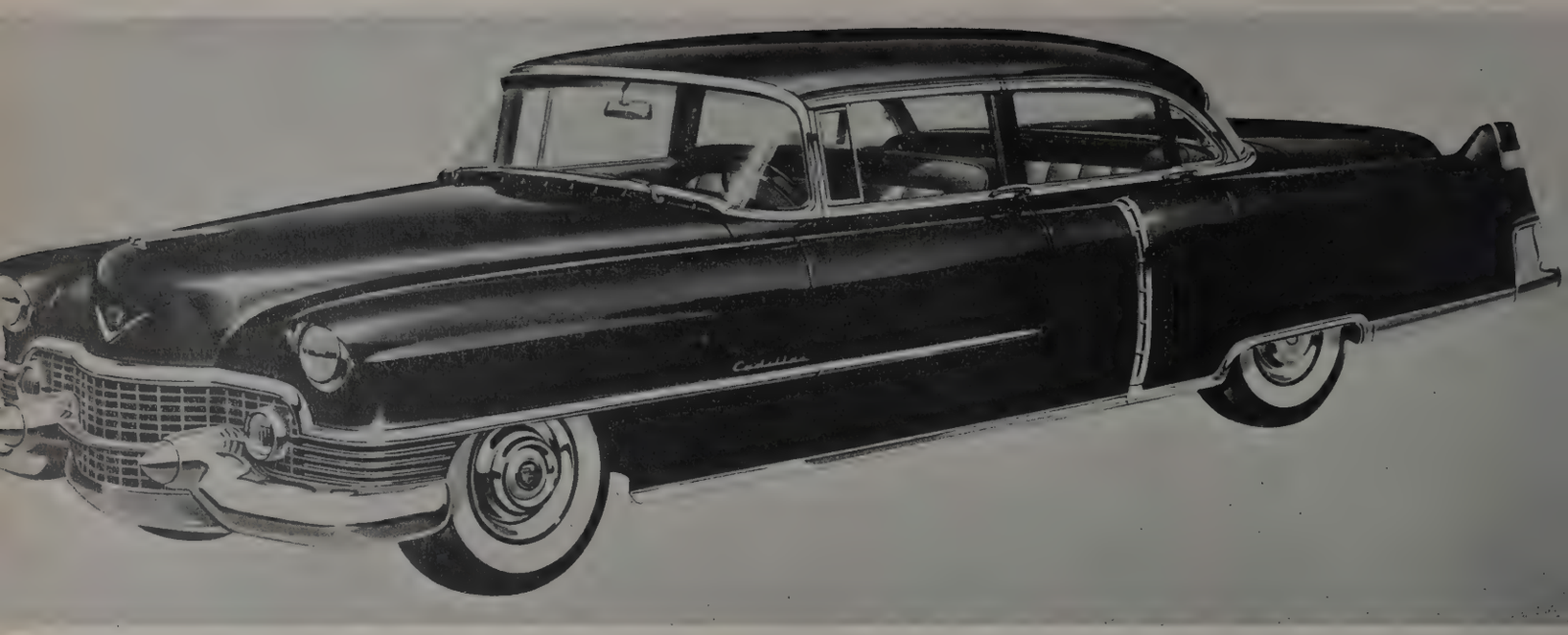
ÉTATS-UNIS

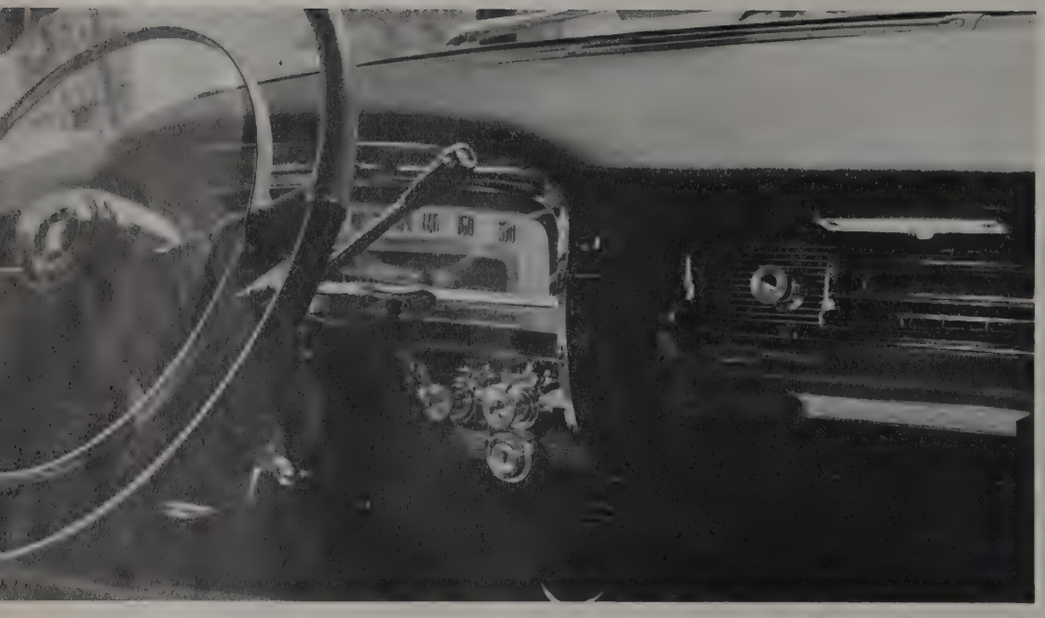
BUICK

TYPE ROADMASTER 70, moteur V8 développant 200 CV à 4.000 tours, transmission Dynafloco « Twin Turbine », une vitesse maximum de 160 km.-h. pour une consommation d'environ 22 litres.

PACKARD

L'UNE DES PLUS ANCIENNES marques américaines présente une série complète de carrosseries. Ce modèle Roadster Sedan est propulsé par un moteur de 212 CV à transmission ultramatic.





ÉTATS-UNIS

CADILLAC

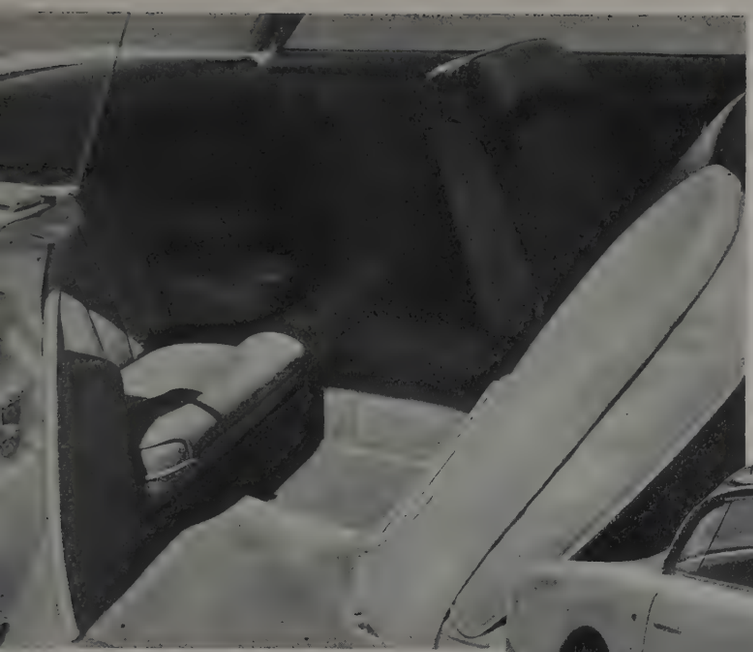
LA CADILLAC 1955 a vu la puissance de son moteur enco
augmentée, il atteint maintenant 230 CV — quelques modif
cations de carrosserie ont permis d'améliorer le confo
(nouvel aménagement de la planche de bord) ainsi que
visibilité en reculant les montants de pare-brise.

FORD THUNDERBIRD

VOITURE A CARROSSERIE MIXTE, à la fois roadster et coup
rigide, deux personnes peuvent en effet à leur choix install
ou retirer en quelques instants un capotage en Plexiglas

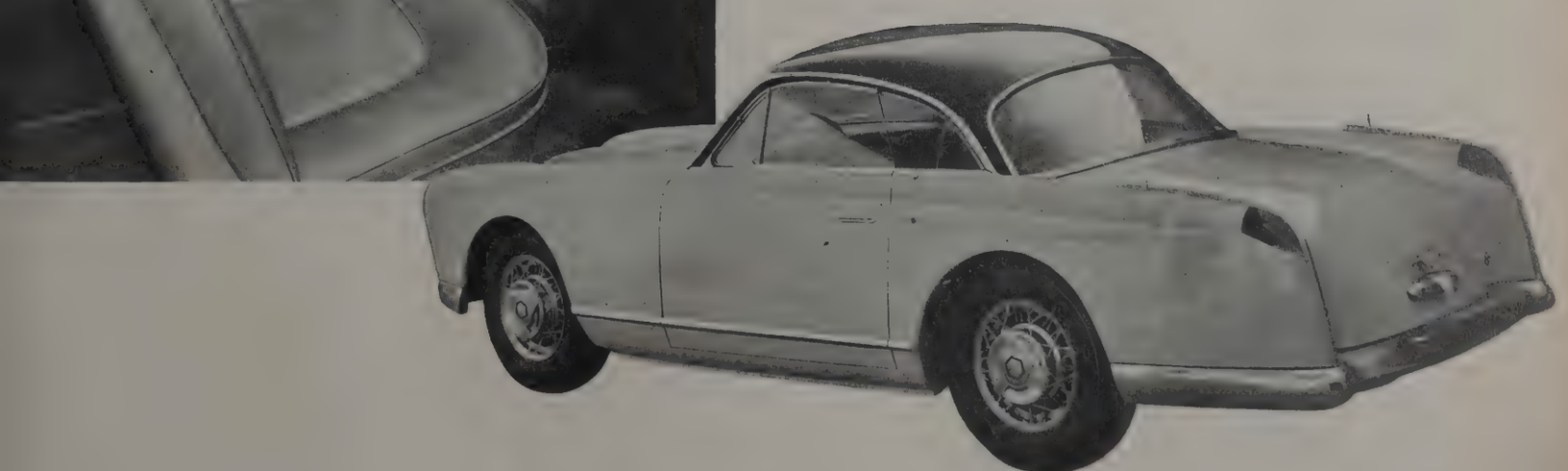
UNE RÉALISATION FRANÇAISE : **LA VEGA**

LA Société Facel présentera au Salon une superproduction, la Vega, dont un exemplaire a gagné les Etats-Unis il y a quelques semaines. La Vega est de réalisation soignée et destinée à une clientèle plus qu'aisée. Cette réalisation française, au châssis et à la carrosserie conçus et réalisés par Facel, est propulsée par un V 8 Chrysler de 4 l. 528 de cylindrée. Sa boite à quatre vitesses est entièrement



ITURE DE GRAND LUXE, les formes élé-ntes de la Vega honorent la carrosserie fran-se. L'habitabilité semble avoir été très étudiée.

silencieuse. Le moteur développe 175 CV à 4.500 tours. Le pont est hypoïde et rigide. Le châssis est en tubes d'acier soudés à l'avant, la suspension est à roues indépendantes sur ressorts à boudins et à l'arrière par ressorts à lames et amortisseurs télescopiques. La carrosserie, en tôle d'acier emboutie et soudée, est du type coupé, deux portes, deux places ; deux petits sièges sont, en outre, prévus à l'arrière. L'intérieur de la Vega est des plus luxueux et les accessoires qui l'équipent sont, comme il convient pour une voiture de classe, nombreux et variés.



FRANCE **PEUGEOT**

CONSTRUITE POUR DURER, LA 203 CONTINUE

LE PROGRAMME de Peugeot reste le même. Quelques améliorations mécaniques (boîte, culasse), quelques modifications de carrosserie (feux arrière, sièges avant basculants), et la firme de Sochaux réserve pour plus tard ses grandes nouveautés.

FRANCE

SIMCA ARONDE

GRAND LARGE SURBAISSÉE 1955

TRES ELEGANT, ce modèle déjà en circulation possède lui aussi les petites modifications de cette année : léger élargissement de la voie et plus petit diamètre des roues.

SIMCA ★ ARONDE 1955

UNE PARTIE DE LA CHAINE DE « FERRAGE » JUSQU'A L'INFINI DES ARONDES...

TANDIS que Simca, toujours en plein développement, en pleine prospérité, poursuit l'une des croissances les plus étonnantes de l'après-guerre, il ne semble pas inutile de faire le point de sa puissance actuelle, puissance accrue par l'intégration de la Ford Poissy dans le groupe.

L'ENSEMBLE INDUSTRIEL SIMCA

CET ensemble groupe les usines de Nanterre, les établissements de Suresnes et de Neuilly, les établissements Unic de Puteaux et Someca d'Argenteuil et de Saint-Denis.

L'activité d'Unic et celle de Someca sont inséparables de l'activité de la Simca proprement dite.

Ces deux sociétés produisent, en effet, une part essentielle de l'outillage et coopèrent ainsi directement à la fabrication de l'Aronde.

Les usines de Nanterre couvrent actuellement 200.000 mètres carrés où se trouvent réunies plus de 3.000 machines-outils dont l'âge moyen est inférieur à sept ans. Plusieurs de ces machines comptent parmi les plus perfectionnées en Europe.

Chaque année, une nouvelle amélioration, un équipement ultra-moderne permettent une augmentation très sensible de la productivité de Simca.

La dernière réalisation des usines de Nanterre a été la création d'un atelier de galvanoplastie.

Dans cet immense atelier, qui occupe une surface de 2.000 mètres carrés, se fait le chromage de toutes les parties chromées de l'Aronde ou de la Grand Large. Avec ses 50 têtes de polissage, ses 2 automates de cuivrage-nickelage, l'automate de chromage, les 14 redresseurs d'une puissance totale de 400 kW., avec ses nouveaux convoyeurs aériens d'une longueur de 500 mètres, avec son laboratoire de contrôle permanent, l'atelier de galvanoplastie peut produire en 14 heures les pièces nécessaires à l'équipement de 400 voitures. De plus, les variables qui entrent en jeu dans les méthodes employées dans l'artisanat et qui entraînent des différences de qualité ne sont plus à craindre. Les bains, le courant, les électrodes sont toujours les mêmes et assurent des pièces chromées de qualité stable et d'un prix de revient moins élevé.

LES NOUVEAUTES DE « SURBAISSEE 55 »

MÉCANIQUE

— Embrayage à pression indirecte, plus constant et plus progressif.
— Boîte de vitesses à transmission intégrale.
— Pont arrière renforcé.

CARROSSERIE

— Ligne allongée par le surbaissement de la voiture.
— Tableau de bord gris bleu assorti avec les tonalités de la nouvelle décoration intérieure.
— Boîte à gants soulignée d'un décor métal guilloché.
— Sièges couverts d'un drap chevron gris bleu.
— Portes garnies en deux tons, agrémentées d'une baguette métal.
— Nouveaux accoudoirs.
— Plage arrière, devant de lunette, bas des portes, flancs de sièges recouverts d'un boltaflex gris bleu, ce qui permet un nettoyage facile.

FREINS

— Plus efficaces en raison de la diminution du diamètre des roues, car le tambour est resté le même.

STABILITÉ

— Abaissement du centre de gravité en raison du diamètre réduit des roues (rayon 0,293 contre 0,316).
— Augmentation de la voie, qui passe de 1.235 à l'avant pour 1.23 à l'arrière.
— Augmentation de l'angle de chasse et du déport au sol, favorisant la tendance des roues avant à rester en ligne droite et à y revenir à la sortie des virages, ce qui est un facteur prépondérant de sécurité.
— L'ensemble aboutissant à une stabilité exceptionnelle de la voiture à toutes les allures.

DES MOYENS ET DES METHODES MODERNES

A LA modernisation remarquable de ses moyens de production, Simca a joint une amélioration parallèle de ses méthodes.

Un effort continu, tendant vers une rationalisation toujours plus grande, a permis une diminution sensible des temps de fabrication.

Ainsi, dans les ateliers où se trouvaient, en 1938, 3 machines qui permettaient de tourner un moyeu de roue en 3 minutes 2 secondes, se trouve un seul tour à 12 broches qui tourne chaque moyeu en 1 minute 17 secondes.

En 1938, l'usinage d'un culbuteur nécessitait 45 secondes. Ce temps est aujourd'hui de 22 secondes. La fabrication de la boîte de vitesses n'exige plus maintenant qu'un temps 74 alors qu'en 1951 il était de 100.

UNE EXPANSION TOUJOURS ACCRUE

LA puissance de ses moyens et de ses méthodes a permis à la Simca une ascension de plus en plus grande.

Après une interruption totale, de 1939 à 1947, la production n'a cessé de croître.

Le tableau ci-dessous est éloquent en lui-même :

1947	12.000 voitures	
1948	18.175 —	
1949	27.000 —	
1950	32.000 —	
1952	69.055 —	
1954	46.960 —	(1 semestre)

Dans le domaine de l'exportation, Simca fut le seul constructeur français à améliorer sa position en 1952 par rapport à 1950. En 1953, les exportations de la Simca ont encore été en augmentation.

Cette expansion s'est exprimée également en 1953 dans les résultats financiers de l'entreprise. Par personne employée, il a été dépensé en 1953 :

Pour les fournisseurs	3.891.000 fr.
Pour les impôts	966.000 —
Pour la rémunération du travail	835.800 —
Pour la rémunération du capital	54.000 —

Le développement considérable de son activité porte Simca dans les tout premiers de la production automobile française ; la mise au point des moyens et des méthodes de fabrication doit permettre, dans l'avenir, une diminution sensible du prix de revient qui, dans la conjoncture actuelle, est le premier but visé par la direction de la Société, avant même l'accroissement du volume de production.

Sans relâche, grâce à l'action loyale de son personnel et à la liaison de tous les efforts, Simca poursuit son but, et sa devise reste avant tout :

« ABAISSER LES PRIX, TOUT EN AMÉLIORANT LA QUALITÉ. »

CHEZ FORD

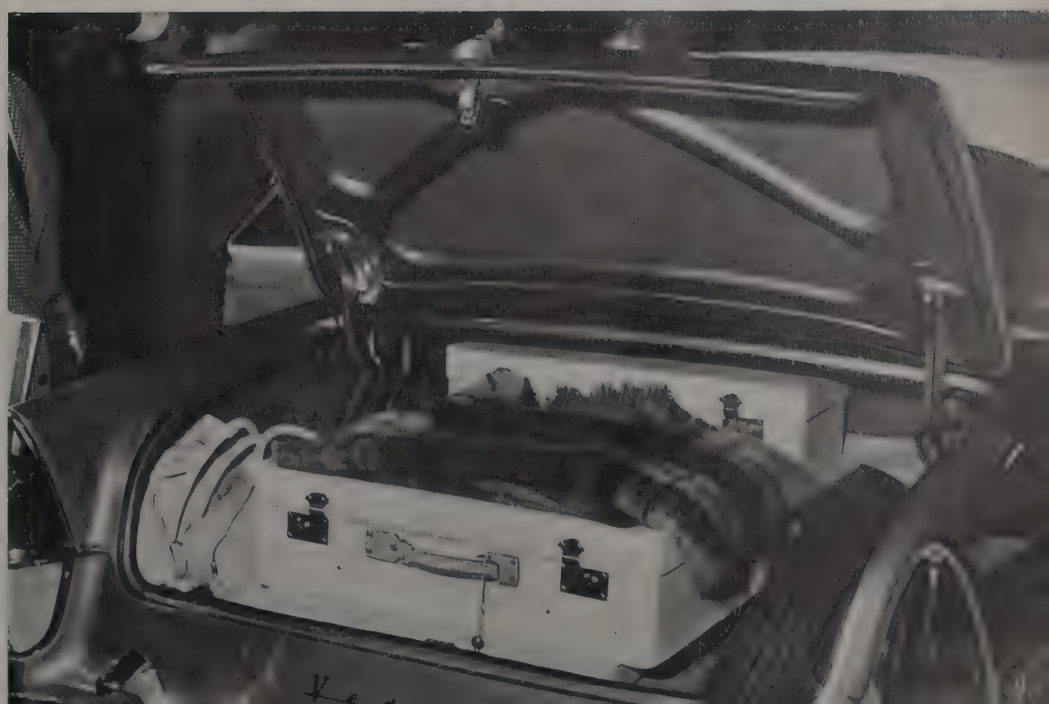
MALGRÉ la fusion avec Simca, il est présenté un modèle sortant des usines de Poissy. Ce modèle est nouveau et comporte trois utilisations. Le modèle *Trianon,* qui, par son équipement et son habillage, correspond à la formule luxueuse qui est de tradition chez Ford ; la version *Versailles* offre un garnissage de grand luxe et un équipement doté de très nombreux accessoires ; quant à la *Régence,* c'est une version extrêmement raffinée de la nouvelle *Vedette.* Elle s'égale aux plus prestigieuses voitures de réputation mondiale. Ces trois nouvelles *Vedette* sont des six places à la tenue de route européenne associée à la douceur de la suspension américaine grâce à une nouvelle suspension avant anti-roulis et arrière à flexibilité variable.

Le moteur type *Aquilon* est un V 8 développant 80 CV réels à 4.600 tours-minute (13 CV fiscaux) et d'une cylindrée de 2 l. 353 ; vilebrequin à trois paliers ; carburateur à double corps inversé. La caisse est monobloc à châssis intégré. Naturellement, la voiture est climatisée. Elle est munie de freins hydrauliques à mâchoires libres, à action auto-énergétique et à double effet. En troisième elle atteint une vitesse de l'ordre de 146 km.-h. La consommation est de 10 litres à une vitesse de 60 km.-h. et dépasse 13 litres à plus de 100 km.-h.

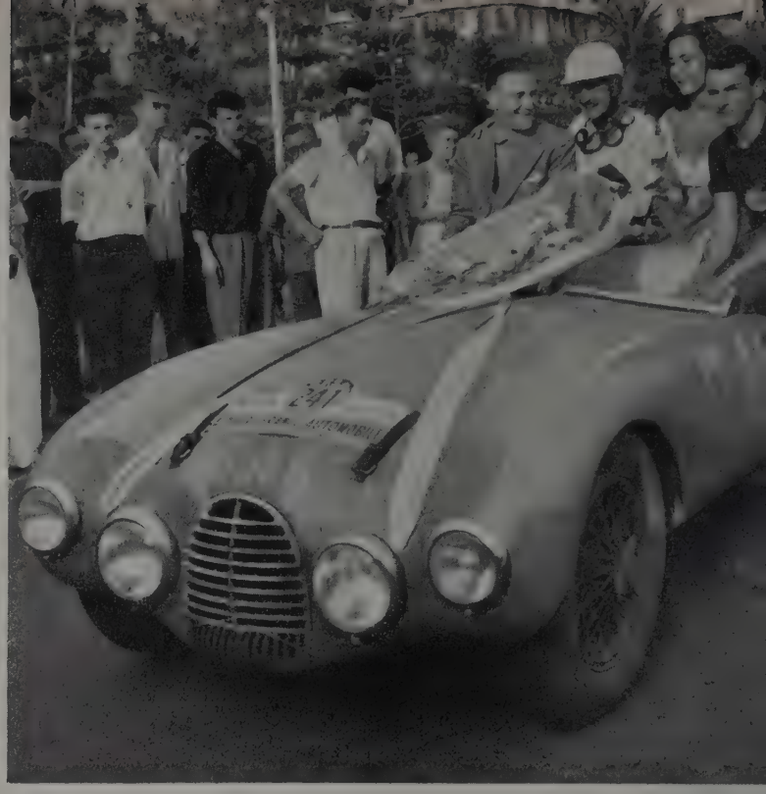
CETTE VUE intérieure permet de remarquer le volant en deux tons et la disposition très concentrée du tableau de bord : jauge d'essence, thermomètre d'eau ; voyant d'huile, totalisateur, indicateur de charge, montre sont directement sous les yeux du pilote. En dessous : les boutons de contact, de l'avertisseur, de l'essuie-glace et du démarreur.

LA NOUVELLE Vedette Regence, de ligne basse, est des plus agréables à l'œil. Le pare-brise et la glace très bombée assurent une excellente visibilité.

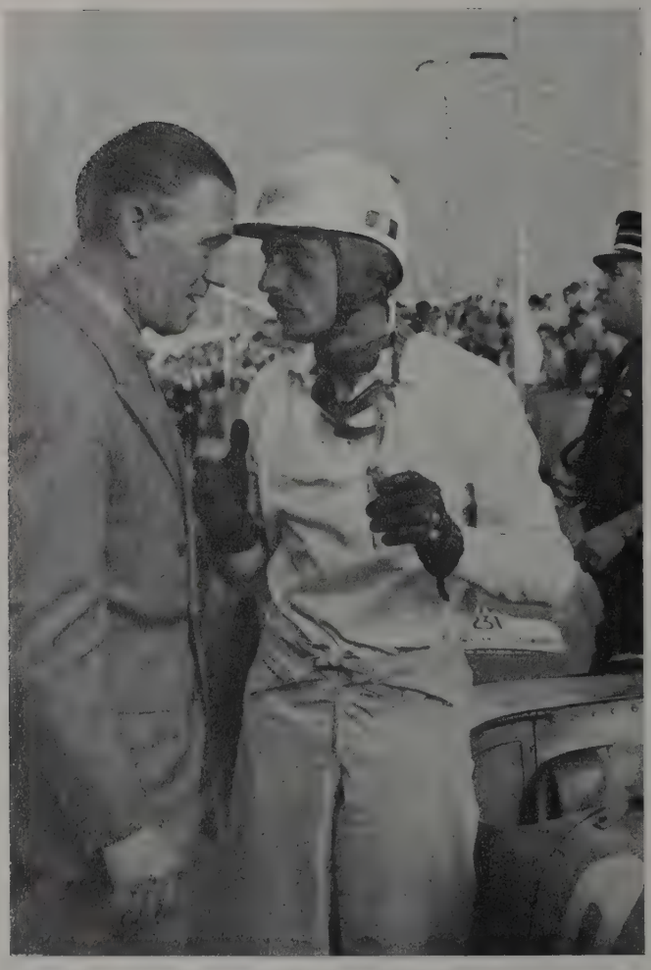
LA MALLE ARRIERE, très vaste et dotée d'un éclairage, permet d'emmagasiner six valises et deux sacs de voyage de dimensions variées. De plus, la roue de secours est facilement dégageable. Le pare-chocs est muni de cataphotes.



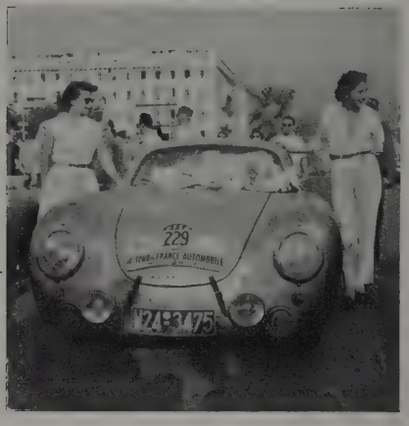
JEAN ESTAGER ET JEAN PROTO, sur Maserati n° 120 de 1.984 cmc., vainqueurs du groupe B (grand tourisme et sport de série). A droite, Amédée Gordini, arborant un sourire que nous voudrions lui voir plus souvent, pose avec Jacques Pollet et Hubert Gauthier, grands vainqueurs de cette dure épreuve, au volant de leur 2 l. 500.



LE 4e TOUR DE FRANCE AUTOMOBILE



AMEDEE GORDINI, « le Sorcier », écoute avec beaucoup d'attention les explications confidentielles de Jacques Pollet, un des pilotes de la 2 l. 500.



TRES JUSTEMENT FLEURIES, Mlle Gilberte Thirion (à droite) et Mme Ingeborg Polen viennent de remporter la Coupe des Dames et sont cinquièmes du classement géné A DROITE, les deux frères Meneau, Edmond et Bernard, qui devaient terminer honorablem cette dure épreuve — il n'y eut pas moins de 69 abandons sur 124 partants — prennent volant de leur Dyna 54 strictement de série pour escalader la Turbie.

BRUNO MARTIGNONI et Tomasso Rabezzana (ci-dessous à gauche), sur Alpha-Roméo 19 quittent le contrôle du col du Lautaret pour Nice, où ils arriveront en vainqueurs du group (séries normale et spéciale). A droite, passage de la Gordini 241 pilotée par Pollet-Gauth dans la côte du Montet-Brabois, près Nancy, où ils firent le meilleur temps, 1'36", soit 84 moyenne, reprenant ainsi la tête du classement général à l'autre équipe Gordini, Guelfi-Quir

UR LE CIRCUIT DU MANS, 98 rescapés des 124 partants ont pris le départ en quatre catégories. Voici l'envol de la série « C » sport international. — Une des plus belles émonstrations a été faite par l'équipage de la Frégate n° 73 (au centre), composé de MM. Fred Leblanc, Henri Heurteau, Roger Steigelmann. Partis de Nice, capot plombé, s rejoignirent Nice, parcourant les 6.240 kilomètres du rallye sans incident, se classant 23e de leur catégorie. — A droite, « la fin d'un rêve » ; sans ce capotage, ns dommage d'ailleurs, l'équipe Redele-Pons (Renault) pouvait espérer la première place du groupe « A » ; l'autre 4 CV, n° 18, équipe Lesur-Roque, est quatrième.

DE NICE A NICE A ÉTÉ REMPORTÉ PAR

TANDIS QUE les coureurs s'affairent autour de leurs voitures (ci-dessus), les chronométreurs ont avec talent, vitesse et précision un métier particulièrement méticuleux — Ci-dessous, Claude Storez, un des jeunes espoirs de la course, a réussi, en compagnie d'Herbert Linge, ne des plus belles performances, se classant avec son tank 1.500 cmc. Porsche deuxième du classement général et premier du groupe C (voitures de sport international).

POLLET ET GAUTHIER

SUR GORDINI

LIEGE-ROME-LIEGE et le Tour de France sont bien les épreuves de grand tourisme les plus pénibles et les plus probantes, reconnaissaient les pilotes a leur arrivée à Nice. Les 6.400 kilomètres qui constituaient le tour de France, de Nice à Nice, ne laissaient en effet que cinquante-cinq rescapés sur les cent vingt-quatre concurrents du départ.

Dans ce quatrième Tour, qui connut le plus grand succès sportif et populaire et qui groupait 124 voitures au départ, réparties en trois groupes de série, de sport de série et de sport international, les performances enregistrées furent remarquables, surtout dans les voitures de série, telles les 203 Peugeot, les Simca Aronde ou bien encore les Dyna 54, qui, quatre au départ, furent quatre à l'arrivée et occupèrent les places d'honneur derrière une voiture italienne de 2 litres de cylindrée, qui l'emporta avec Estager-Proto.

L'épreuve fut malheureusement endeuillée. Trois pilotes, l'Américain Frédéric Crammer, les Français André Bouchard et Pierrette Morel, tous sur une voiture anglaise de même marque, quittèrent la route, le premier nommé aux environs d'Eperrazza, les seconds à 25 kilomètres du but, à Saint-Martin-du-Var. Pour chaque épuipage, l'accident fut le même, chute de plusieurs mètres en contre-bas de la route. Seule Mme Elisabeth Crammer en réchappa avec le minimum de plaies et de bosses. Dans cette épreuve, le ruban jaune symbolisant la meilleure performance sans tenir compte ni des groupes ni des cylindrées, revint à une voiture et à un équipage français : la Gordini sport de 2 l. 500 de cylindrée, pilotée par le nordiste Jacques Pollet et Jean Gauthier. A chaque épreuve de classement que ce soit en côte, au freinage ou en vitesse, la Gordini fut imbattable. Ce succès apporte à Amédée Gordini un réconfort tout moral, car au point de vue financier il en est toujours de même : Gordini reste livré à ses propres moyens. Et pourtant ce succès de Gordini est probant, car c'est la seule voiture française qui l'ait remporté. Dans la classe A, les voitures de série Redèle-Pons (4 CV) ont été battues après des prodiges par les Italiens Martignoni-Rabezzana (Alfa-Roméo) de près de deux litres, alors que la 4 CV ne cotait que 750 cmc. Dans la classe B, les voitures de sport de série ou de grand tourisme Estager-Proto (Maserati 2 litres) triomphaient de justesse de Gendebien-Stasse (Alpha-Sprint 1975), qui ne furent battus que par l'écart de cylindrée. Dans le groupe C (voitures de sport international) l'équipage franco-allemand : Claude Storez, un jeune Français qui vient bien et qui sort des « Monomill » et le spécialiste Herbert Linge, co-équipier de Polensky dans Liège-Rome-Liège, qu'ils remportèrent, eurent raison des Français Jacques Péron-Raymond Bertrammier (Osca), vainqueurs du dernier tour. Cette victoire de l'équipe franco-allemande fut amplement méritée, car Storez et Linge prirent de grands risques. Linge est un pilote remarquable, surtout en course de côte, et il connaît sa voiture sur le bout des ongles. Chez les dames, sur neuf équipages au départ cinq terminèrent. Servies par une machine remarquablement au point et par des nerfs d'acier, Gilberte Thirion et Ingeborg Polensky (Porsche) l'emportèrent sur les Françaises Annie Bousquet et Marie-Claire Beaulieu.

GRANDE-BRETAGNE

LA NOUVELLE STANDARD

VOITURE sortie en 1953, à carrosserie « autoportante », moteur 4 cylindres, soupapes en tête de 803 cmc., roues avant indépendantes et ressorts hélicoïdaux, pont arrière rigide. Consommation de 6 litres aux 100 pour une vitesse de pointe de près de 100 kilomètres à l'heure.

LA B. M. W.

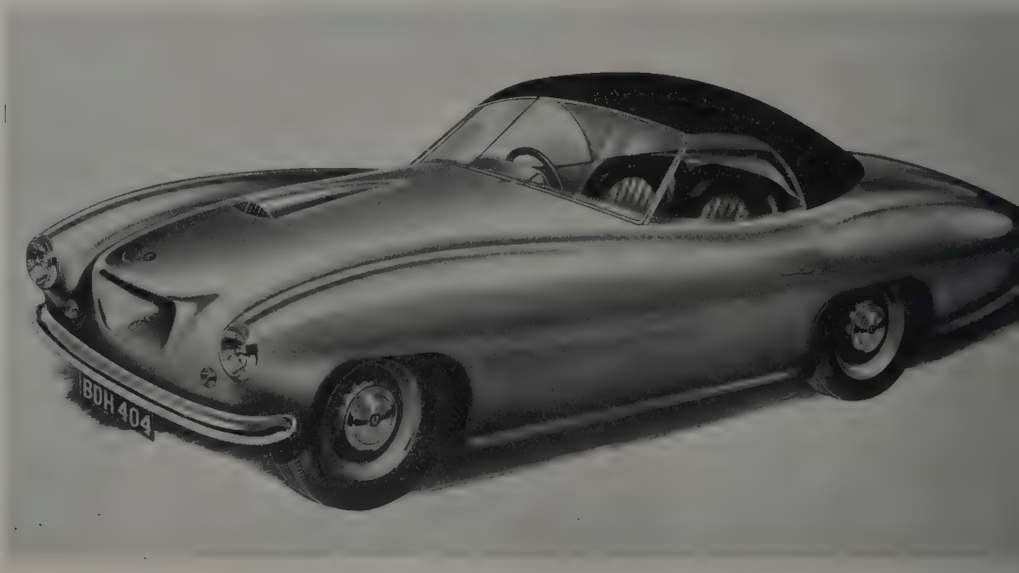
CONDUITE INTERIEURE de luxe, cette voiture est dotée du nouveau moteur 8 cylindres en V de 2 l. 600 de cylindrée, il développe plus de 105 CV et permet de dépasser le 180 km.-h.

LA M. G. MAGNETTE

VOITURE D'USAGE, élégante et sportive, à carrosserie « autoporteuse ». Nouveau moteur type B. M. C. 4 cylindres culbutés, 1.483 cmc., suspension roues avant indépendantes, pont arrière rigide. Vitesse : 125 km.-h. ; consommation : 10 à 12 litres aux 100.

LA BRISTOL 404

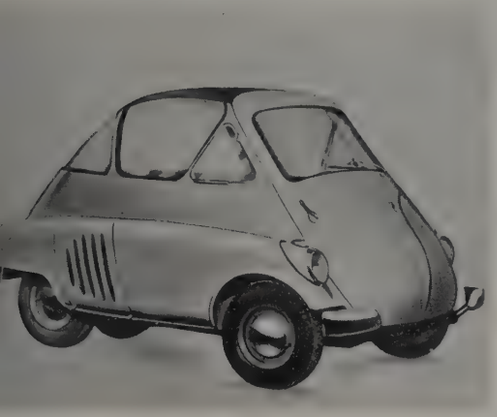
LUXUEUSE VOITURE de sport, ce modèle très aérodynamique est doté d'un moteur donnant 107 CV à 5.000 tours, ce qui permet d'approcher le 200 à l'heure.

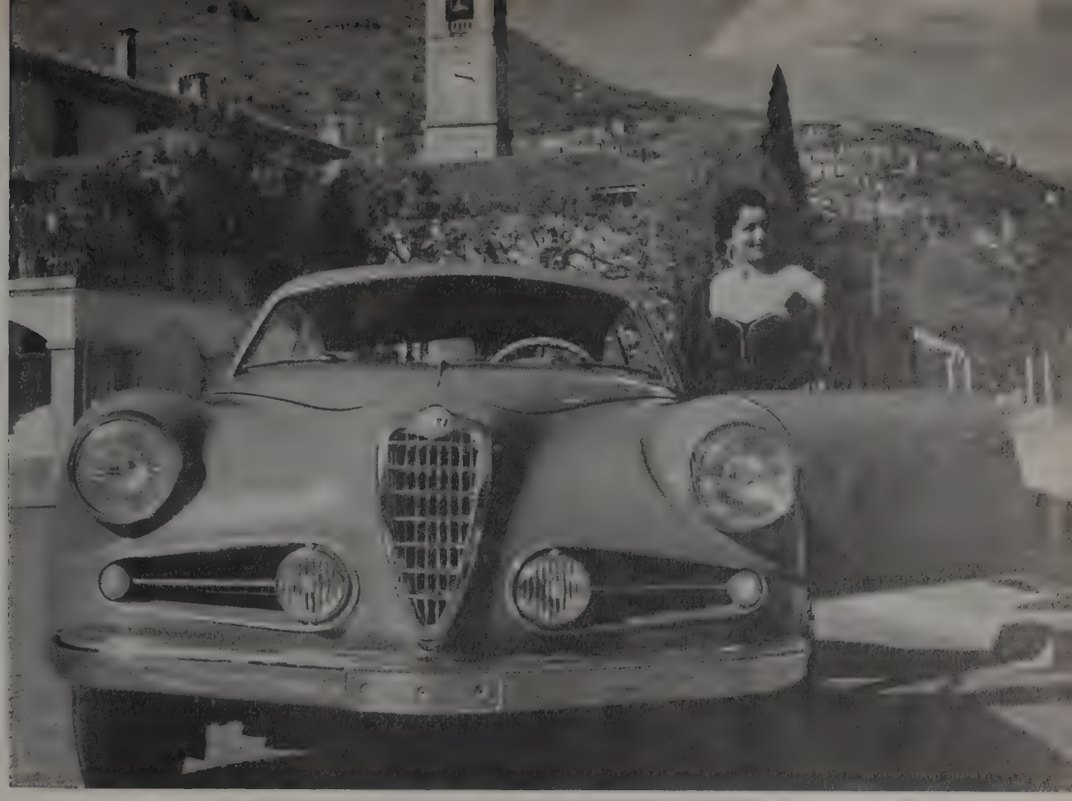


TALIE

ALFA 1900 SUPER

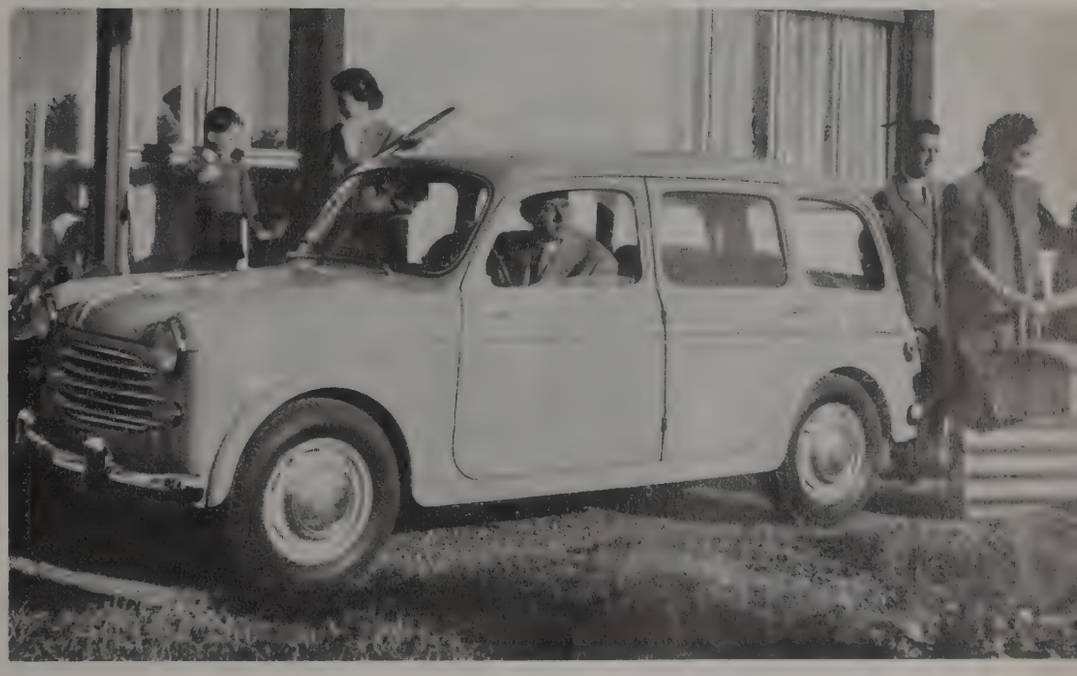
VOITURE D'USAGE COURANT, rapide et robuste, à carrosserie « autoportante ». Le moteur 4 cylindres, double arbre à cames en tête, de 1.884 cmc., développe 80 CV (Cuna) à 4.800 tours. La suspension est à roues avant indépendantes et pont arrière rigide. Elle atteint le 155 pour une consommation de 11 litres.





'ISETTA

ETITE voiture économique à utilisation surtout urbaine, Isetta possède 2 places. Son moteur, un 360 cmc. 2 temps, qui permet, avec une boîte à 4 vitesses, d'atteindre le 80, sa consommation est de 3 litres. L'entrée s'effectue par l'avant en désarticulant le volant au niveau du plancher (ci-contre).



IAT 1100 FAMILIALE

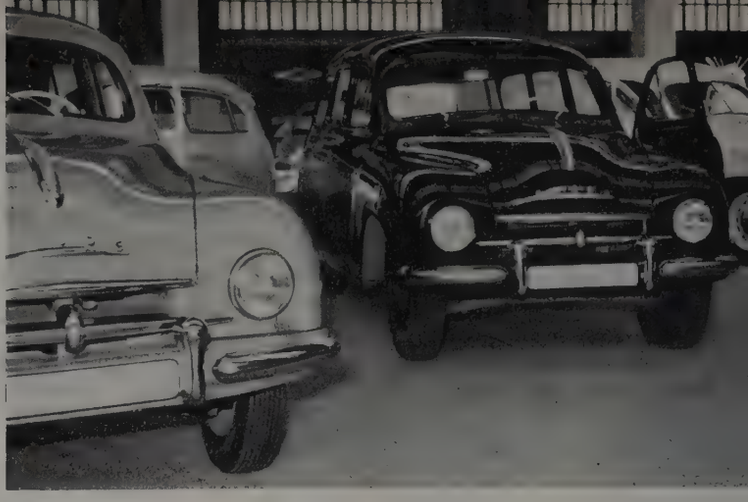
IAT 1100 sous forme « station wagon », avec porte arrière et siège arrière rabattables. Le moteur, 1.100 cmc. 4 cylindres culbutés, développe 36 CV à 4.400 tours. La carrosserie « autoporteuse » est suspendue par des roues indépendantes à l'avant et un pont rigide à l'arrière. La vitesse atteinte est de 115 km.-h., environ, pour une consommation de 8 litres.

ANTHER DIESEL

REMARQUABLE REALISATION du Diesel de faible cylindrée, (480 cmc) développe 12 CV à 4.000 tours. La carrosserie, aux lignes très élégantes, est un coupé 2 places. Suspendue par 4 roues indépendantes, elle atteint le 90 à l'heure pour une consommation de 3 litres de gas oil.

LA « GIULIETTA » SPRINT

VERSION SPORT de faible cylindrée, cette Alfa-Romeo sort en petite série habillée par l'usine. Son moteur, un 1.300 cmc. double arbre à cames en tête, lui permet de dépasser le 150 à l'heure.

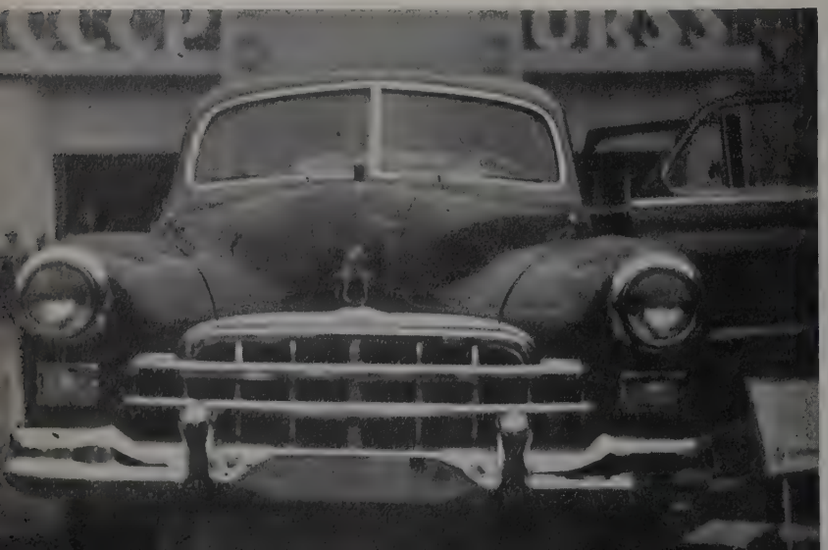


TCHÉCOSLOVAQUIE — SKODA

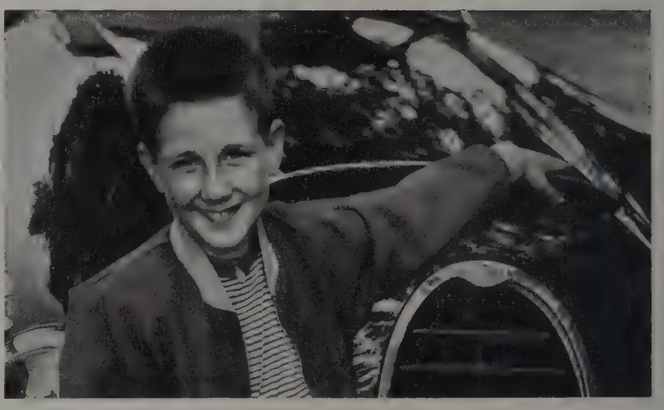
LE MODELE CLASSIQUE (à droite) est une version modernisée et plus puissante du type 1102. Le moteur, un 122 cmc. de cylindrée, est un 4 cylindres développant 36 CV à 4.000 tours. Le type de suspension est à roues indépendantes, sa consommation est de 8 l. 500 aux 100 km. et sa vitesse de pointe dépasse le 105. — En haut à gauche et en dessous, elle est présentée transformée en ambulance, le châssis à tube central a été un peu rallongé.

U. R. S. S

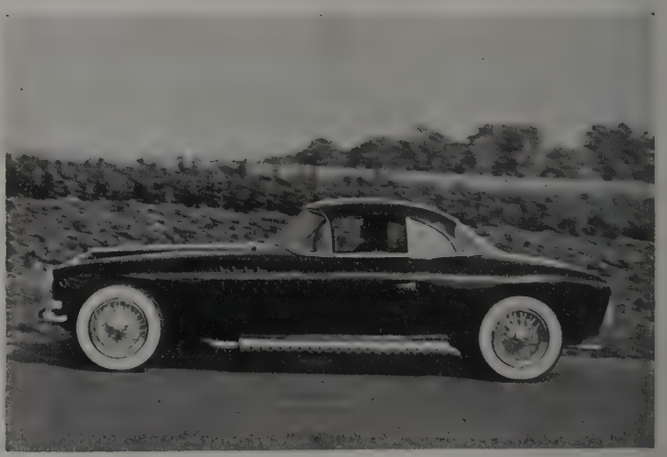
LA ZIM est la plus puissante des voitures soviétiques, ses formes et sa conception rappellent l'industrie américaine. Son moteur, un 6 cylindres développant 90 CV à 3.000 tours, lui donne une vitesse de 120 km. pour une consommation de 16 litres environ.



PAS DE NOUVELLE BUGATTI AU SALON



DE divers côtés on avait annoncé qu'on verrait au Salon une nouvelle Bugatti. Information prématurée. Car s'il est exact qu'on prépare aux usines de Molsheim une nouvelle voiture, ce n'est pas avant l'année prochaine qu'elle sera présentée. Que sera-t-elle ? On a parlé d'une 2 l. 500 à injection directe, semblable aux Mercédès. Mais il ne faut pas compter sur la moindre révélation de la part de l'ingénieur Marco, et l'on en demeure aux conjectures. Tout ce qu'on peut affirmer — en s'en réjouissant — c'est que le nom de Bugatti n'a pas fini de briller au firmament de la compétition. Et le fils du célèbre constructeur — à qui a été transmis la passion de l'automobile — assistera au succès des voitures créées par son père.

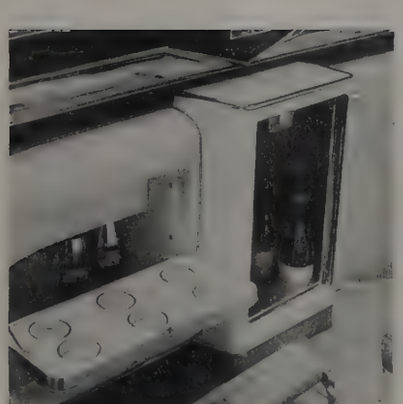


TYPE sport et grand tourisme à essieu avant rigide. Son moteur, dérivé du type 57, est un 8 cylindres en ligne, double arbre à cames en tête, donnant 135 CV à 5.500 tours. Sa vitesse dépasse le 180 km.-h.

CETTE CADILLAC (75), habillée par un des maîtres de la carrosserie italienne, « Ghia » de Turin, a été réalisée pour Sa Majesté le roi de l'Arabie Séoudite. Elle est équipée, entre autres, d'un bar, d'un réfrigérateur, d'un poste radio émetteur et récepteur.

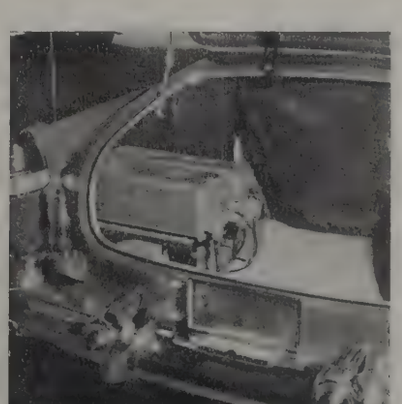
QUELQUES CRÉATIONS DES GRANDS " COUTURIERS " DE L'AUTOMOBILE

NOS élégantes n'aiment pas rencontrer sur d'autres les robes qu'elles portent, il en est de même d'une certaine clientèle de l'automobile. De riches amateurs, un peu plus rares chaque année, hélas ! ne veulent rien connaître des carrosseries confectionnées de l'usine. C'est l'occasion pour les quelques maîtres carrossiers de ce monde de réaliser des « habillages » qui font rêver. En cet art les Italiens sont passés maîtres et l'on ne peut parler « carrosserie » sans évoquer immédiatement les noms de « Ghia » et de « Pinin-Farina ». En France, « Saoutchik » est un des derniers d'une liste de grands noms qui naguère avaient su imposer au monde entier « le Goût et la Qualité français ».

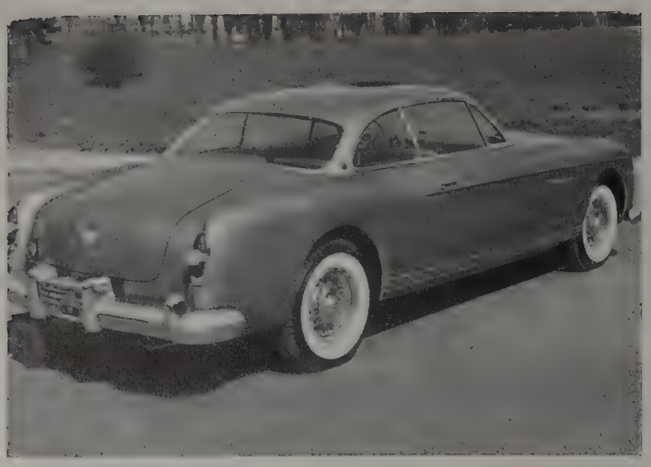


PLUS BESOIN DE S'ARRETER. Le bar avec petit réfrigérateur a sa place dans la voiture de luxe 55.

LE MOTEUR ELECTRIQUE du réfrigérateur est placé sous le capot et alimenté par le moteur lui-même.

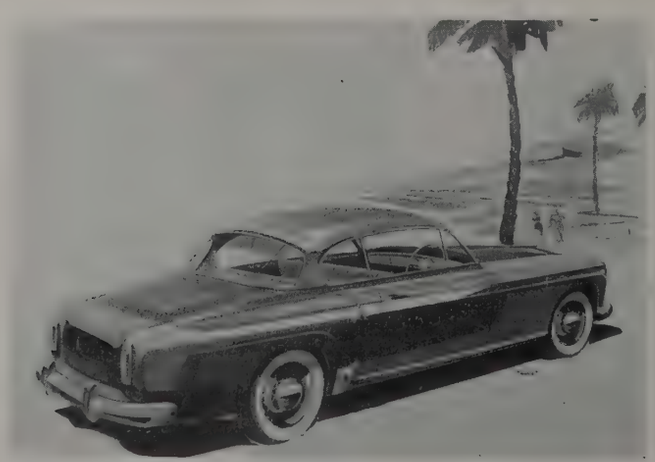


UN EMETTEUR-RECEPTEUR de radio a été monté dans la malle AR de la voiture de S. M. le roi de l'Arabie séoudite.

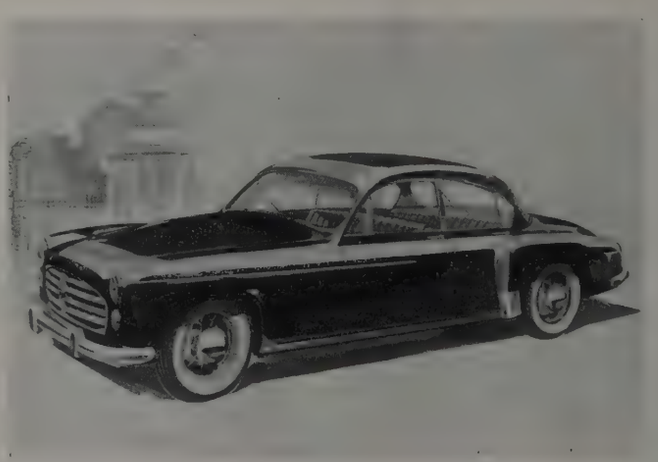


LES CARROSSIERS ITALIENS ne se contentent pas d' « habiller » les châssis continentaux, ils s'essayent aussi, avec beaucoup de succès, sur les productions d'outre-Atlantique. Le modèle ci-dessus est un châssis Chrysler type « New-yorker » « traité » par Ghia, de Turin. Comme nos photos le montrent, non seulement l'aspect extérieur a pris la ligne « italienne », mais les aménagements intérieurs, la planche de bord en particulier, ont perdu leur facture américaine.

PININ FARINA de Turin, lui aussi, a, de son côté, réalisé une carrosserie aux lignes plus latines encore. Qui reconnaîtrait dans ce squale aux formes élancées le magnifique mais volumineux cabriolet Cadillac auquel nous sommes habitués ?



LE NOUVEAU Coach Agay carrossé par Chapron sur châssis 13 ou 20 CV Hotchkiss.



HOTCHKISS présente aussi la Berline Monceau, 4 portes, 6 places et grand coffre AR.

DEUX ASPECT DE LA 4 CV « Autobleu » qui montrent son aérodynamisme parfait et sa ligne l'apparentant aux voitures de classe internationale.

LA 4 CV RENAULT - " AUTOBLEU " - CARROSSÉE PAR GHIA

MM. Maurice Mestivier et Lepeytre, bien connus dans le monde de l'automobile, ont fait réaliser par le maître carrossier italien Ghia un « habillage » extrêmement élégant pour une plate-forme longeron d'origine 4 CV Renault. Tous les organes mécaniques sont restés rigoureusement conformes à la voiture de série, tant en ce qui concerne leur conception que dans le respect des cotes d'origine ; à savoir : voie et empattement.

Le but recherché par la Société *Autobleu* est de permettre la construction en France d'une carrosserie luxueuse, confortable, parfaitement finie, dont pourront profiter les amateurs de ce type de voiture.

LA SEULE PRODUCTION ESPAGNOLE : LA « PEGASO »

CETTE CARROSSERIE qui habille le seul châssis fabriqué en Espagne, le Pegaso, équipé d'un moteur grand sport 8 cylindres en V, double arbre à cames en tête, est due au maître carrossier Saoutchik. C'est une voiture pour le grand tourisme, rapide et confortable.

AVEC DEUX COMPAGNONS, M. Darl'Mat procède à la mise en place d'un des dix-neuf éléments qui constituent la carrosserie plastique dont il est l'auteur. Il s'agit ici du capot, qui est monté sur charnières et se lève de façon classique.

UN ASPECT de la maquette de la 203 Darl'Mat plastique, dont le dessin est l'œuvre du spécialiste automobile Geo Ham.

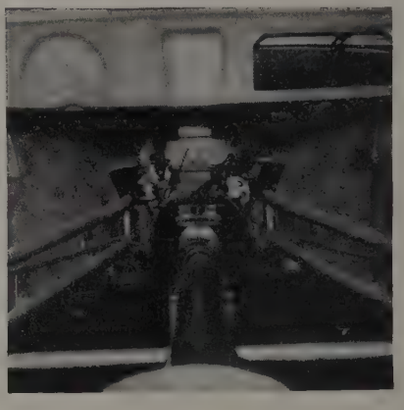
LA NOUVELLE DARL'MAT
EN MATIÈRE PLASTIQUE

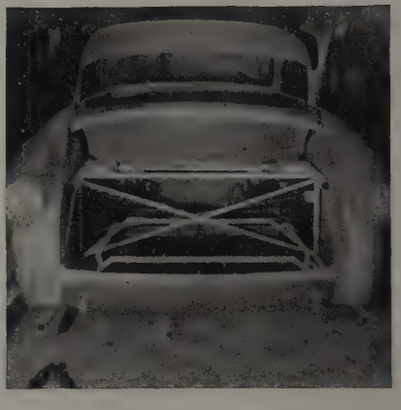
DARL'MAT, qui depuis toujours s'est illustré sur tous les circuits dans les compétitions réservées aux voitures de sport au volant de voitures de sa création, toutes munies d'un moteur Peugeot, ne devait pas manquer de s'intéresser aux carrosseries en matière plastique. En quatre mois, avec deux compagnons, il a réalisé une voiture de sport aux formes impeccables. Avec cette voiture, qui pèse moins de 750 kilos en pleine charge, il espère réaliser des performances exceptionnelles. Avec un moteur un peu poussé, un 203 évidemment, il compte avec 70 CV réaliser 160 en pointe. La maquette, qui est l'œuvre de Geo Ham, est de forme agréable. L'aérodynamisme en est parfait. La carrosserie en plastique est montée sur un châssis tube très léger qui abaisse considérablement la voiture.

QUANT à la partie plastique, c'est l'ingénieur Granvallet, à qui nous devons la Marathon, qui s'en est chargé. Comme dans la Marathon, le principe de fabrication est le même : moules mâle et femelle, résine et fibre de verre. Mais pour que la fabrication soit industrialisée, l'ensemble de la voiture est divisé en 19 pièces, c'est-à-dire 19 moules. Les pièces une fois réalisées sont assemblées à l'aide de vis et de boulons, ce qui rend plus facile la fabrication aussi bien que les réparations. Ces 19 parties sont : 4 ailes, capot, avant, tableau de bord, dossier de banquette arrière, porte de malle arrière, 2 portes, 4 passages de roues, 2 bords de marchepied, 1 bord de malle, pavillon.

La voiture est un coupé 2 places qui, malheureusement, ne sera pas au Salon, à moins que Darl'mat ne trouve une place sur un stand.

COMME on le voit, une fois encore, c'est un petit industriel qui montre la voie ; son imagination, son esprit d'entreprise et son courage commercial vont permettre à M. Darl'Mat de mettre sous peu sur le marché français une petite série de sa nouvelle voiture de sport, dont le prix pour la clientèle n'était pas encore fixé à l'ouverture du Salon. Il se murmure chez les « initiés » qu'une très importante société spécialisée dans la carrosserie automobile se livrerait à de sérieuses recherches dans le même sens. René Bonnet présentera au Salon une D. B. Panhard plastique.





DE HAUT EN BAS : vue arrière de la voiture montrant les détails de la planche de bord et la fixation de la boîte de vitesses ; en bas : on reconnaît le châssis tube formant berceau pour la suspension du moteur.

RÉNOVATION DE LA CARROSSERIE AUTOMOBILE PAR LA MATIÈRE PLASTIQUE

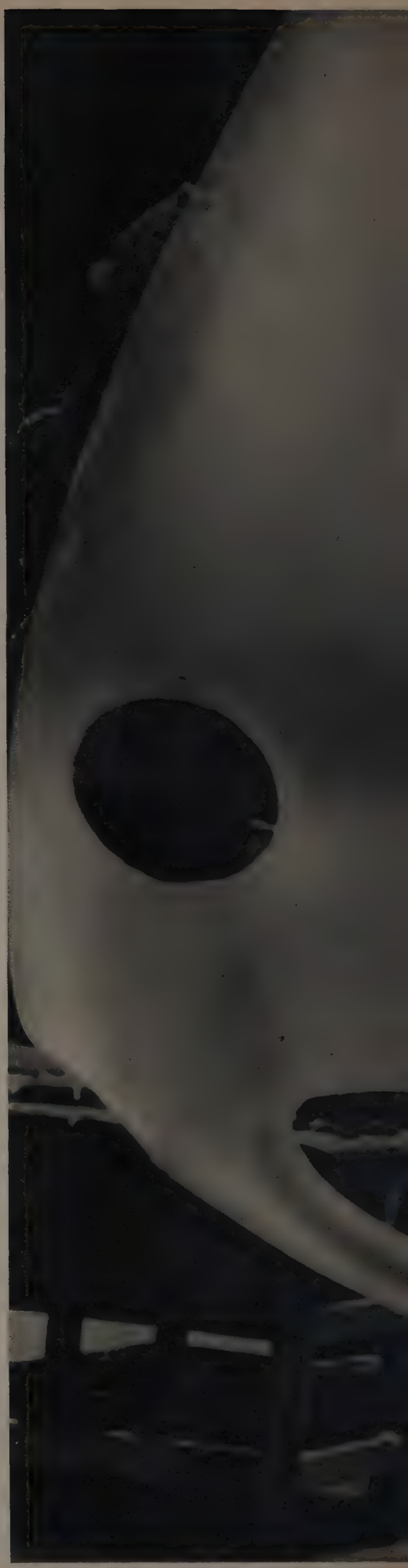
NOUS vivons, on l'a dit, à l'âge du plastique. En se substituant peu à peu aux matériaux anciens et classiques dont étaient faits les objets que nous utilisons, ces matières nouvelles apportent dans le monde une profonde transformation. Les chimistes les ont réparties en catégories et dotées de noms. Cette terminologie échappe le plus souvent au public. Polyvinyle, polystyrène ou poly... autre chose, cela ne dit rien à beaucoup. Mais la bakélite, la galalithe, le Plexiglas, on sait ce que c'est. Et le nylon, dont la fortune est si grande et qu'on retrouve dans les utilisations les plus variées.

Vaisselle ou flaconnage, pièces industrielles ou de laboratoire, bas ou articles de bureau, cire à parquet ou poils de brosses, la matière plastique est partout. Et sans doute ne sommes-nous qu'au début de cette véritable révolution économique. Car il n'est pas jusqu'à notre propre corps qui ne puisse être appelé à en recevoir le secours. Le chirurgien ne remplace-t-il pas une tête de fémur par un élément équivalent en résine acrylique ? Ne tente-t-il pas parfois de plus audacieuses réfections quand il raccorde, à l'aide de matière plastique, deux tronçons de la voie biliaire ?

Tout naturellement, l'industrie automobile devait être amenée à utiliser les plastiques. Elle le fait déjà largement. On sait par exemple qu'elle recourt volontiers au Plexiglas. Mais le grand problème était celui de la carrosserie. La solidité et la légèreté de la matière plastique la désignaient à l'attention des fabricants. De nombreux essais furent faits çà et là. Depuis un peu plus d'un an la carrosserie en matière plastique a fait son apparition dans le domaine commercial. Son intérêt paraît particulièrement vif pour les petites séries. Et peut-être son emploi permettra-t-il le renouveau de la voiture de sport française, dont les constructeurs paraissent assez peu se soucier. Car la fabrication peut se concevoir là sur un plan artisanal.

RIEN n'est plus inattendu que l'atelier de fabrication. On se croirait plutôt dans une maison de couture. Les ouvrières coupent avec leurs ciseaux comme s'il s'agissait d'une pièce de tissu et qu'elles s'apprêtent à exécuter une robe ou un manteau. Seulement, ce tissu, au lieu de porter un de ces noms évocateurs comme savent en trouver les soyeux, est un de ces poly... baptisés par les chimistes. Les résines synthétiques et la fibre de verre sont les matériaux usités.

L'imprégnation de la fibre de



CI-CONTRE. Cette photographie ne tente pas de représenter un monstre marin nouvellement découvert. Il s'agit simplement, en soulevant l'avant de la Marathon dans la lumière de montrer que la matière plastique est translucide.

verre par les résines synthétiques a été un très gros progrès dans la technique des applications du verre. L'imprégnation, en liant les fibres entre elles par un pont mince et résistant, empêche leur glissement et leur tassement. Elle donne au produit imprégné une remarquable tenue.

Au dernier Salon de Paris, le premier modèle français carrossé en matière plastique était présenté par l'ingénieur Grandvallet, qui l'avait nommé *Marathon*. La propulsion en était assurée par un moteur Panhard monté à l'arrière.

COMMENT s'exécute cette carrosserie ? Il peut y avoir des variantes, mais les phases essentielles sont les mêmes.

L'élément de base est un moule en plâtre exécuté d'après la première carrosserie en tôle. A partir de ce moule sont coulées les matrices, elles-mêmes en matière plastique, qui seront utilisées pour les divers éléments de la carrosserie.

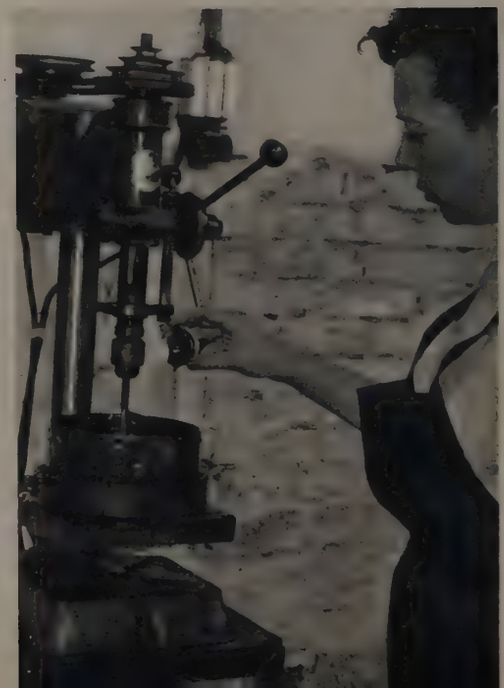
Dans ce moule on étend une première couche de résine synthétique. Simultanément on prépare par découpage et à des cotes détermi-

LA CARROSSERIE PLASTIQUE de la Marathon est presque terminée, les ouvriers procèdent à l'assemblage.

LES OPERATIONS préliminaires à la fabrication de la matière plastique sont nombreuses. Une fois le tissu spécial obtenu, il faut le découper pour l'appliquer sur les différentes parties de la voiture. Ci-contre, tout comme un tailleur, un ouvrier effectue cette opération.

UN CHIMISTE procède à la préparation du tissu en dosant les différents produits qui en feront une carapace quasiment invulnérable.

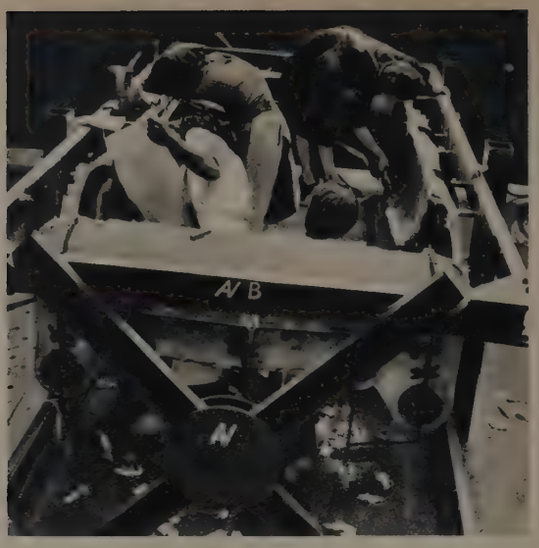
LE MALAXAGE de la résine est obtenu mécaniquement. Une ouvrière suffit à cette opération pourtant délicate. C'est le stade précédant l'application sur la fibre de verre.



UN POT DE FER du type employé par les laitiers contient la résine qui est brassée au pinceau avant d'être appliquée sur le tissu.

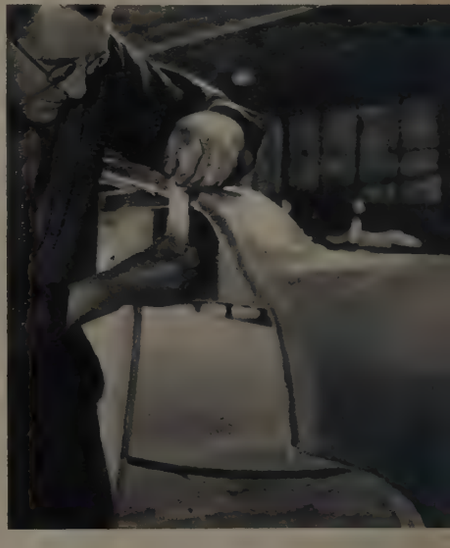
PASSEES par le trou du capot (qui est inversé), les ouvrières, le pinceau à la main, appliquent la résine dans le moule de la carcasse.

LE TISSU est appliqué dans l'aile : pas besoin de clous, ni de marteau ; une simple pression de la main et le tissu spécial a pris sa place définitive.

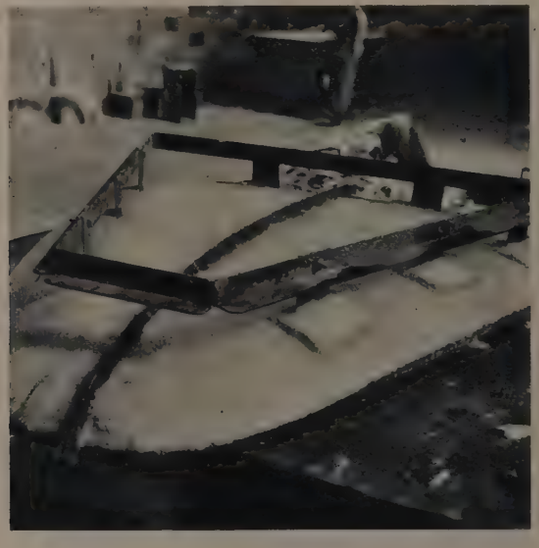


L'APPLICATION ALTERNATIVE de la résine et du tissu s'effectue sur différentes faces du moule. A gauche, les flancs intérieurs de la caisse ; à droite, la partie arrière de la coque.

CE N'EST PAS de la peinture, mais de la résine qu'une ouvrière applique dans l'intérieur d'une des quatre ailes de la voiture.



CI-DESSUS, A GAUCHE : un élément de l'aile est découpé au tranchet ; à droite : après le découpage de l'aile, un autre ouvrier procède à l'ébarbage à la lime. Ci-dessous, à gauche, vue du moule du capot et, à droite, montage d'une porte de la carrosserie en présence des techniciens.



CI-DESSUS ET CI-DESSOUS, ouvriers et ouvrières procèdent, sous la direction des créateurs de la Marathon (on reconnaît en bas à gauche l'ingénieur Grandvallet, de la société Arnaud, réalisateur de la voiture), au montage des divers éléments de la carrosserie.

LA CARROSSERIE PLASTIQUE est terminée. Elle couvre le moteur et les organes mécaniques de la voiture. C'est la « Marathon » qui prend le départ dans la bataille commerciale. Ses constructeurs espèrent cette année une réalisation en petite série.

nées, dans du tissu de laine de verre, les diverses parties constituant la carrosserie. Chacune de ces parties est disposée à sa place dans le moule et imprégnée à son tour de résine synthétique. On « arme » ainsi la matière plastique. Suivant les épaisseurs nécessaires aux divers points de la carrosserie, plusieurs couches semblables sont appliquées, afin d'obtenir l'épaisseur correspondant à la résistance désirée.

Le séchage est presque instantané grâce à un procédé spécial.

La carrosserie, complétée par des procédés de polissage du moule, qui, pour faciliter le démontage, est composé de plusieurs parties, est prête dans un délai minimum sans avoir besoin de retouches importantes. Dans les dernières réalisations, le ponçage est presque nul.

Le moulage est fait, d'une part, pour la coque entière et ses ailes et, d'autre part, pour les portes et le capot séparé.

La caisse en matière plastique ne pèse que *65 kilos*. Elle est plus résistante qu'une carrosserie en tôle d'acier. On la monte sur un soubassement en tôle d'acier.

ACTUELLEMENT la réalisation d'une carrosserie de ce genre est assez onéreuse, mais, dans l'avenir, les constructeurs de la Marathon espèrent bien en réduire le prix par l'emploi de matériaux moins coûteux que la fibre de verre et en remplaçant le soubassement en tôle d'acier par un soubassement en matière plastique armée.

CE QUE L'ON NE VERRA PAS **AU SALON**

MALGRE la diversité des voitures présentées au Salon et qui reflète la construction mondiale actuelle, il est des modèles que nous ne verrons pas : pourtant, ou bien ils sont révolutionnaires dans leur construction ou leur technique, ou bien ils représentent un effort exceptionnel dans le domaine de la réalisation.

LA VOITURE DE DEMAIN : LA FORD "FX" - ATMOS

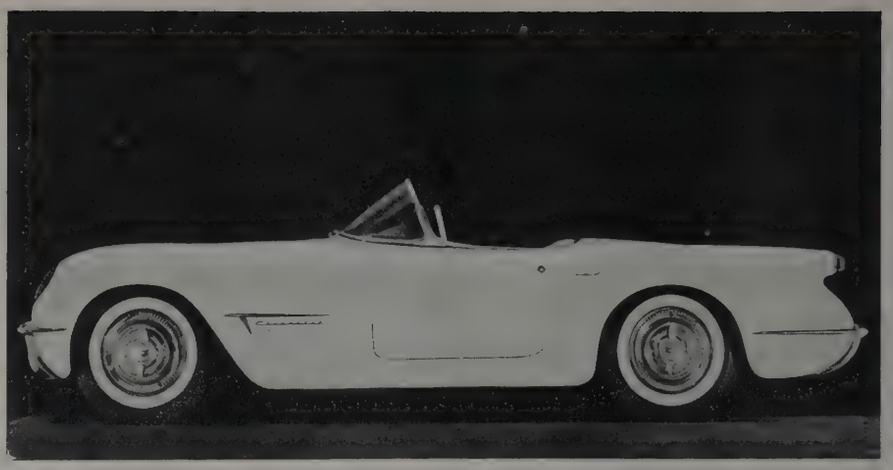
LA Ford Motor Company vient de présenter une voiture de rêve, une voiture futuriste, qu'elle a dénommée « F X — Atmos ». Cette voiture, réalisée par des ingénieurs stylistes en collaboration avec le bureau d'études de la Ford, est une anticipation. Son nom bizarre n'est, tout simplement, qu'une transposition de formule scientifique. Les initiales F X signifient « Future Experimental », quant à « Atmos », il vient tout simplement d'atmosphère, et souligne les idées créatrices illimitées dans le domaine de l'avenir automobile.

M. L.-D. Crusoe, vice-président de la société Ford, a déclaré que la « F X — Atmos » représentait une des multiples voies qui conduisent vers un style futur, ajoutant, néanmoins, que pareille voiture n'était pas destinée à être produite en série. Aucun détail mécanique n'a été étudié spécialement. La carrosserie, en plastic de couleur blanc perlé, est rehaussée par de larges bandes rouges sur la partie supérieure du coffre à bagages avant, les vitres arrière sont bleu de glace jusqu'aux ailerons stabilisateurs.

L'empattement de la « F X — Atmos » est de 2 m. 67, sa longueur, 5 m. 60 ; sa hauteur, 1 m. 22 et la voiture a une largeur totale de 2 m. 02. Bien que ce modèle ne soit jamais produit en série, il se pourrait fort bien qu'assez prochainement les conceptions de style qu'il incarne soient utilisées. Dans cette voiture de rêve le conducteur est assis au centre et conduit à l'aide de deux poignées actionnant une servo-direction. Les larges ailerons arrière procurent une stabilité accrue aux grandes vitesses.

LA PLASTIQUE AMÉRICAINE

CHEVROLET



COMME il fallait s'y attendre, les Américains ont été les premiers a réaliser des carrosseries plastiques en série. Ce modèle « Chevrolet sport roadster » sort à plus de 1.000 exemplaires par mois des usines de la General Motors.

Aux Etats-Unis, la carrosserie en matière plastique a déjà fait son chemin. La General Motors sort depuis l'année dernière un modèle inédit appelé *Chevrolet sport roadster*.

Ce roadster de sport à deux places est carrossé en matière plastique jusqu'au plancher et aux panneaux de renforcement.

Plus de 1.000 voitures par mois sortent des usines de Saint-Louis.

Comme en France, la matière utilisée pour la confection de la carrosserie est une résine synthétique appliquée sur de la fibre de verre.

Mais alors qu'en France les réalisateurs n'en sont qu'au stade artisanal, la General Motors est déjà passée à la production en petites séries.

Le poids total de cette Chevrolet est de l'ordre de 1.284 kilos, alors que le modèle similaire tôlé atteint un peu plus de 1.500 kilos. Le moteur, un 6 cylindres culbutés de 3.860 cm³, est d'une fiscalité de 22 CV. Equipé de trois carburateurs, il développe 150 CV à 4.200 tours-minute. Comme dans toutes les voitures américaines, la transmission est automatique.

Cet emploi des carrosseries en matière plastique tend à se généraliser aux Etats-Unis, car l'emploi de résines synthétiques ne repose pas sur une question de mode ou de publicité, mais présente d'indiscutables avantages pratiques et techniques qu'on peut résumer ainsi :

Poids. — La densité (poids spécifique) de la matière utilisée pour les carrosseries (45 à 50 % en volume de verre et 50 à 55 % de résine) ne dépasse pas 1,82 kg./dm², alors que la tôle d'acier atteint 7,83 kg./dm². La résistance à la traction étant de 30,22 kg./mm² pour le plastique contre 31,63 kg./mm² pour l'acier, on constate que, pour une même résistance mécanique, *le gain de poids réalisé en utilisant la résine synthétique peut atteindre jusqu'à 65 %.*

Prix de revient. — La confection des carrosseries en acier met en jeu un outillage considérable et coûteux alors que l'emploi des résines synthétiques supprime tout l'outillage lourd et n'exige que des moules légers. De plus, le prix de la résine tend à baisser au fur et à mesure que s'accroît la production.

Economie d'emploi. — L'allégement procuré au véhicule influe sur la consommation d'essence.

Robustesse. — A poids égal, la résistance mécanique de la matière plastique est *trois fois plus grande que celle de l'acier.*

Sécurité. — La diminution du poids de la carrosserie a pour effet d'abaisser sensiblement la position du centre de gravité de l'ensemble du véhicule, qui gagne ainsi une tenue de route plus favorable.

En conclusion, la matière plastique apparaît comme la formule de l'avenir, appelée à prendre progressivement la place de la tôle d'acier pour la carrosserie des véhicules à moteur. Elle fait entrer l'automobile dans une ère nouvelle, caractérisée par un prix de revient plus bas, une économie et une sécurité plus grandes, des conditions de longévité, de robustesse et de stabilité plus avantageuses.

L'ARGENTINA "JUSTICIALISTA"

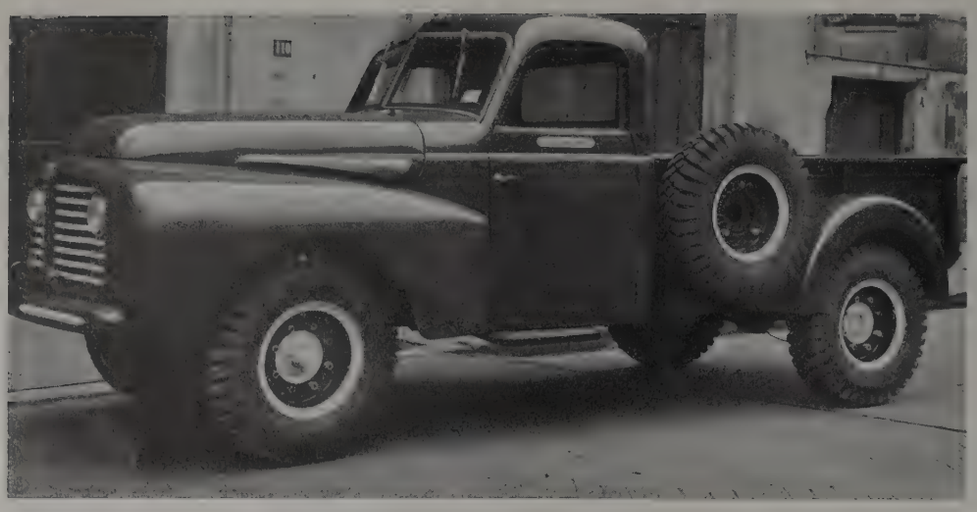
LE modèle « Justicialista », produit de l'industrie aéronautique et mécanique de l'Etat argentin, est construit en matière plastique. Son moteur, un 1.500 cmc. refroidi par air, développant 44 CV à 4.400 tours-minute, lui donne une vitesse maximum de plus de 150 km.-h.

Il a été exposé au dernier Salon italien et connaît, dit-on, une grande vogue en Argentine. Le programme de fabrication est de l'ordre de 1.000 voitures.

LE TRANSPORT d'engins particulièrement lourds — certaines machines destinées à l'E. D. F., par exemple — étant impossible par voie ferrée, il faut l'assurer par la route, en prenant de nombreuses précautions, sur des plateaux spécialement équipés et d'une résistance éprouvée.

PROGRÈS MARQUANTS
DANS LE DOMAINE DES POIDS LOURDS

Puissance, présentation, confort des conducteurs ont été les soucis constants des constructeurs



LE « PICK-UP » Delahaye est un plateau de très bel aspect, à la cabine des plus modernes. Les 4 roues sont motrices. La charge utile est de 1.000 kilos. C'est le véhicule adapté à la colonie pour les transports sur piste et en terrain varié. Il est équipé d'un moteur d'une puissance effective de 75 CV.

C'EST UNE CREATION HOTCHKISS licence Willys de la fameuse Jeep. Elle sert à plusieurs fins : traction sur route, traction agricole ; camionnette, véhicule de liaison. Ses caractéristiques techniques particulières, 6 vitesses AV, 2 vitesses AR, 4 roues motrices, moteur de 60 CV, en font le véhicule utilitaire le plus pratique et le moins onéreux.

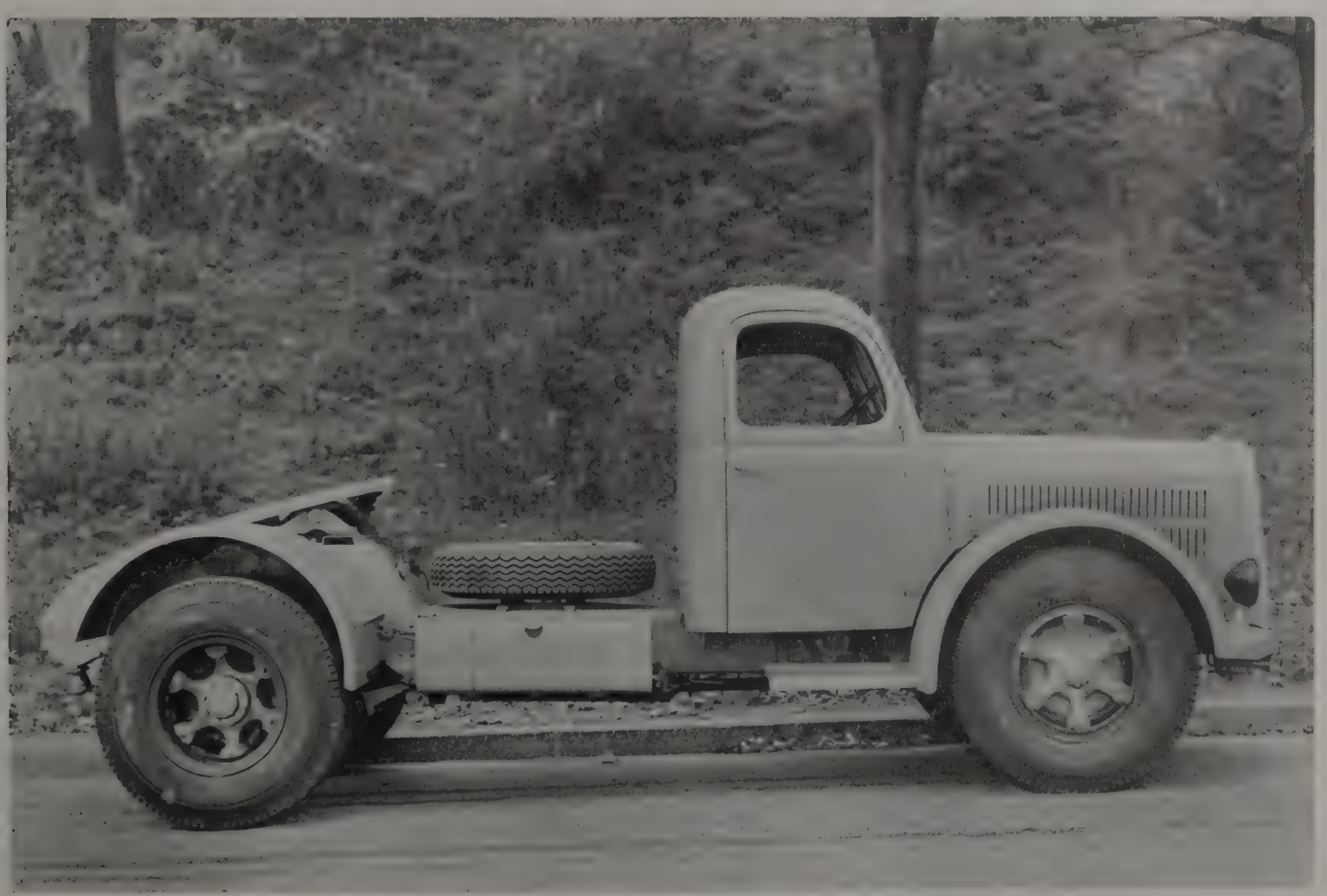
EN quelques années, le poids lourd a considérablement évolué. Aux grossiers camions, d'élégants mastodontes de la route ont succédé. Comme dans la voiture de tourisme, les constructeurs se sont penchés sur le problème de la présentation. Tout comme pour la voiture de luxe, le capot a changé de ligne, la cabine est plus confortable, et dans les grands routiers, dans les camions qui d'un bout de l'année à l'autre « font la route », une luxueuse couchette est venue s'adjoindre. Du côté mécanique, les améliorations ont été grandes. Chaque firme a amélioré la puissance de ses modèles en conservant les mêmes moteurs.

Les progrès les plus marquants ont été réalisés dans ce domaine par les firmes françaises : Citroën, Renault, Panhard, Hotchkiss, Delahaye, Saurer, Willème, Bernard, Somua et Unic.

Saurer a le plus activement poussé la production de ses tracteurs, qui, tout en gagnant en présentation, ont conservé la robustesse qui fit il y a quelques années le triomphe de la marque. Chez Hotchkiss, la fusion avec Delahaye a amené la marque à se pencher sur le problème du camion de tonnage plus réduit. Ses réalisations contenteront les plus difficiles. Bernard a travaillé plus spécialement le problème du car. Il a parfaitement réussi. Quand à la Jeep, la firme Delahaye est passée reine dans cette production. L'agriculture et le petit exploitant en sont les plus heureux bénéficiaires.

LE FAMEUX CAMION CITROEN type 55, fonctionnant, au choix, à l'essence ou gas oil (Diesel), est tout rajeuni dans sa présentation. Vendu comme 5 tonnes, il peut facilement en porter 6.

LE TRACTEUR SAURER a lui aussi évolué. Moins trapu, moins ramassé, il présente une ligne plaisante et possède toutes les qualités de l'ancien. Souplesse dans l'effort, robustesse sont ses qualités principales.



A LA PORTE DE VERSAILLES

L'INDUSTRIE FRANÇAISE DE LA MOTOCYCLETTE MONTRERA LA SOUPLESSE DE SES PROGRAMMES

On n'aurait plus d'excuses à négliger ses impératifs

par JEAN BONNET

L'ELEGANCE féminine ne perd jamais ses droits, et une modiste parisienne fut bien avisée en créant ce chapeau-casque pour scooter qui peut se transformer en un charmant « petit bibi ».

CHAQUE année, à pareille époque, le public ne manque jamais de poser la question traditionnelle : « Qu'y a-t-il comme nouveautés au Salon ? » Là-dessus, le voici qui visite consciencieusement tous les stands, qui s'affaire dans un désir trop ardent de ne rien manquer — entreprise hasardeuse — qui n'omet pas de se presser là où la foule est la plus dense, dans l'espoir secret qu'il y découvrira le « mouton à cinq pattes » dont il rêve et qu'il ne trouvera jamais. Ceci fait, harassé mais insatisfait, il quitte la Porte de Versailles convaincu que les constructeurs ne lui ont pas offert ce dont il avait réellement besoin et gardant, dans son cœur, la nostalgie d'inaccessibles chimères.

Ce n'est pas ainsi qu'il convient d'envisager ni le but que prétend atteindre une exposition comme celle-ci ni l'utilisation que l'on peut attendre des modèles présentés. Mieux vaut considérer que les spécialistes, puisque c'est leur métier, savent mieux que quiconque dans quel sens il est loisible de pousser les recherches et de les mener à terme et se persuader logiquement que, dans la gamme des modèles envisagés, il en existe au moins un qui conviendra à l'utilisation spéciale que chacun de nous a l'intention de lui imposer.

Le drame — vous allez voir qu'en effet c'en est un — dans toute cette affaire, c'est que la base des relations entre producteurs et consommateurs, qui devrait être de mutuelle confiance, repose, en réalité, sur un malentendu.

Permettez que, sur ce propos, je vous conte une courte histoire.

Lorsqu'il y a trois ans M. Samuel Renaud, administrateur directeur général de la maison Terrot, lançait son scooter 100 cmc. à un prix inférieur à 100.000 francs, il était entendu qu'il s'agissait d'un monoplace présentant, avec le minimum de confort, une économie d'utilisation — consommation réduite — considérable. C'était le véhicule de « Monsieur Tout-le-Monde », accessible à tous les budgets et convenant tout aussi bien à l'homme d'affaires qu'à l'employé ou à l'ouvrier désireux de se rendre, avec

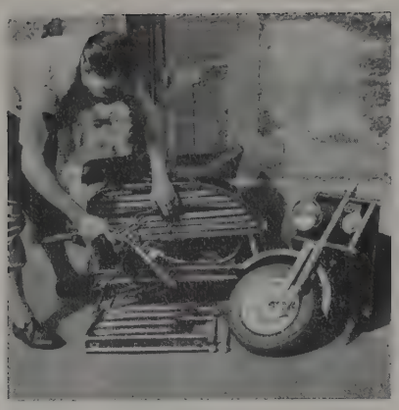
VESPA est un de ceux qui ont poussé au maximum l'utilisation générale du scooter, et nombreuses sont les combinaisons possibles. L'exemple illustré ci-dessous concerne un ensemble camping avec deux couchettes qui, dépliées, demeurent sur le cadre même de la remorque, offrant ainsi le maximum de confort.

PEUGEOT attire l'attention par ses deux réalisations récentes, qui sont la 250 cmc., moteur 2 cylindres côte à côte, deux temps, et le scooter 125 cmc., 3 vitesses, moteur deux temps, doté d'une carrosserie originale.

SCOOTER POUR DEUX. Cet adroit jeune Allemand a su joindre l'utile à l'agréable : pour emmener sa compagne avec lui, il a adroitement caréné son scooter, se protégeant les jambes avec un tablier en tôle où il a encastré le phare, et se protégeant de la pluie par une sorte de vélum qu'il a adroitement fixé au pare-brise de rhodoïd.

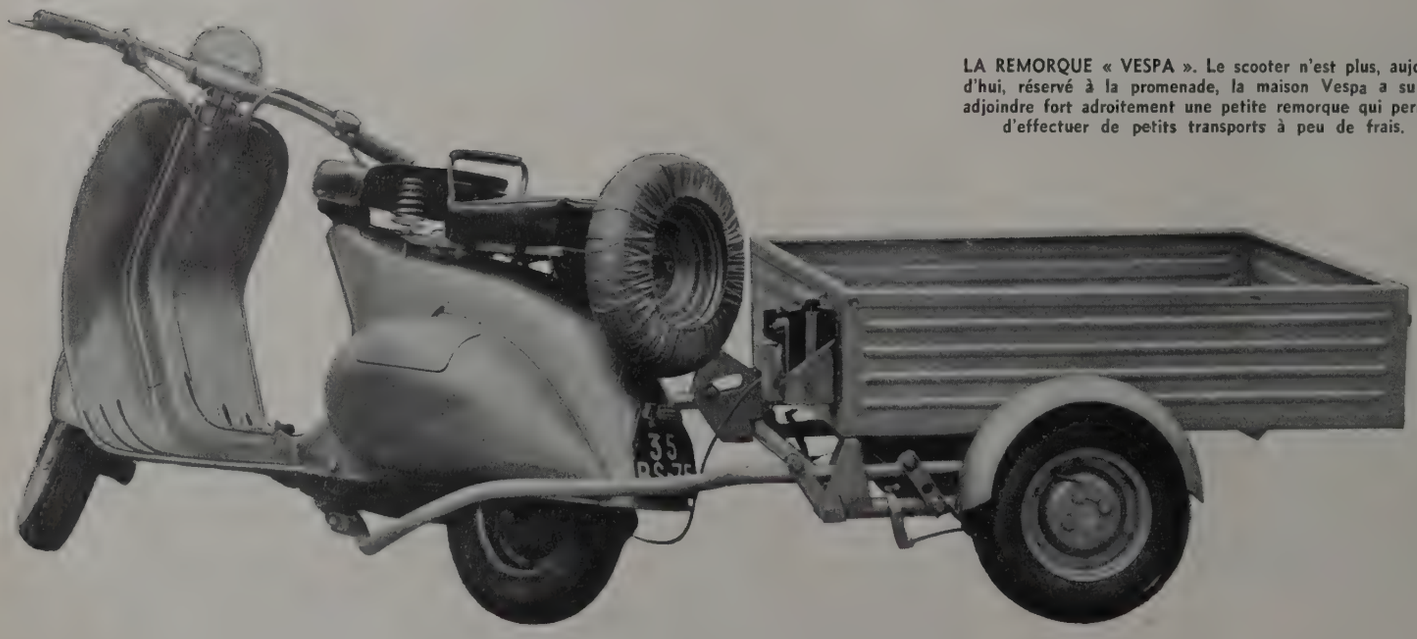
TERROT, depuis qu'il a prévu pour son scooter 125 cmc. un moteur deux temps haut rendement, peut prétendre qu'il a réalisé un véhicule séduisant pour le grand tourisme. Ce cliché pris dans les Alpes avec M^me^ Jacqueline Martel, huit fois championne de France de ski, témoigne de ses possibilités, encore accrues dans le nouveau modèle, qui possédera 3 vitesses commandées au pied, au lieu de deux.

LE SPORT MECANIQUE sur deux roues avait jusqu'ici laissé le sexe faible assez indifférent, l'arrivée du scooter semble avoir bien changé les choses, cette photographie nous en donne une preuve. Elle a été prise à Milan, en Italie. On aperçoit au deuxième rang nos compatriotes du club de l'Ile-de-France.



LE PROBLEME du transport de l'aérodrome au domicile du propriétaire d'un avion de tourisme est difficile à résoudre. La société Lefol et C^ie^ s'y est attaquée et a conçu l'Aéro-Scoot, qui est un scooter repliable et démontable dont nos illustrations donnent les deux positions extrêmes. Pesant 148 kilos, faisant 50 km.-h., il est mû par un Sachs 2 temps de 98 cmc.

C'EST LE DERNIER MODELE du maître ès scooters Bernardet, qui, cette fois, s'attaque à la résolution d'un problème nouveau, le cycloscooter, dont la réalisation élégante et confortable plaira nécessairement à la clientèle féminine. Mécaniquement, les caractéristiques comportent un moteur 2 temps du type plat, horizontal, logé sous le plancher de la carrosserie. Suspension intégrale AV et AR par caoutchouc avec anneaux Neiman. Boîte 2 vitesses. Transmission sous carter à bain d'huile qui oscille avec le bloc moteur sous l'effet de la suspension. On le nomme « le Cabri ».



LA REMORQUE « VESPA ». Le scooter n'est plus, aujourd'hui, réservé à la promenade, la maison Vespa a su lui adjoindre fort adroitement une petite remorque qui permet d'effectuer de petits transports à peu de frais.

le minimum de fatigue, à leur travail
La position était prise, et bien prise, sans discussion.

Que croyez-vous qu'il advint?

D'abord que l'acheteur futur s'enquit de savoir s'il pourrait, pour le week-end, admettre un deuxième passager, le plus souvent, naturellement, une femme. Ensuite, à peine l'acquisition achevée, que l'on n'omît pas de faire prendre la route à ce modèle, conçu uniquement pour la ville.

Résultat : les dirigeants de la firme décidèrent de changer le moteur, choisissant alors un 125 cmc., en premier lieu à deux vitesses et maintenant à trois combinaisons sur la boîte, type bien capable, assurément, de satisfaire à toutes les demandes, mais en perdant, nécessairement, le bénéfice initial : celui d'un prix d'achat relativement faible.

SUR LE PROPOS D'UNE NOUVELLE ORIENTATION

SI j'ai cru devoir insister quelque peu là-dessus, c'est que l'histoire menace de s'éterniser et d'annihiler les efforts actuels de la production en faveur d'une classe réellement nouvelle — je dis au point de vue industriel, non pas au point de vue technique — de véhicule : le cyclomoteur lourd que d'aucuns appellent le vélomoteur léger, ce qui n'a, en définitive, aucune importance.

L'essentiel est de préciser qu'il s'agit d'une machine caractérisée par l'emploi d'un moteur dont la cylindrée est comprise entre 50 et 100 cmc., ce qui limite les possibilités réelles quels que soient les développements mécaniques subséquents. Les moteurs eux-mêmes que l'on adopte ici sont très perfectionnés ; ils sont multivitesses — deux au minimum, mais souvent trois — et la plupart du temps à embrayage automatique ou à présélection des vitesses. Ne nous en étonnons pas.

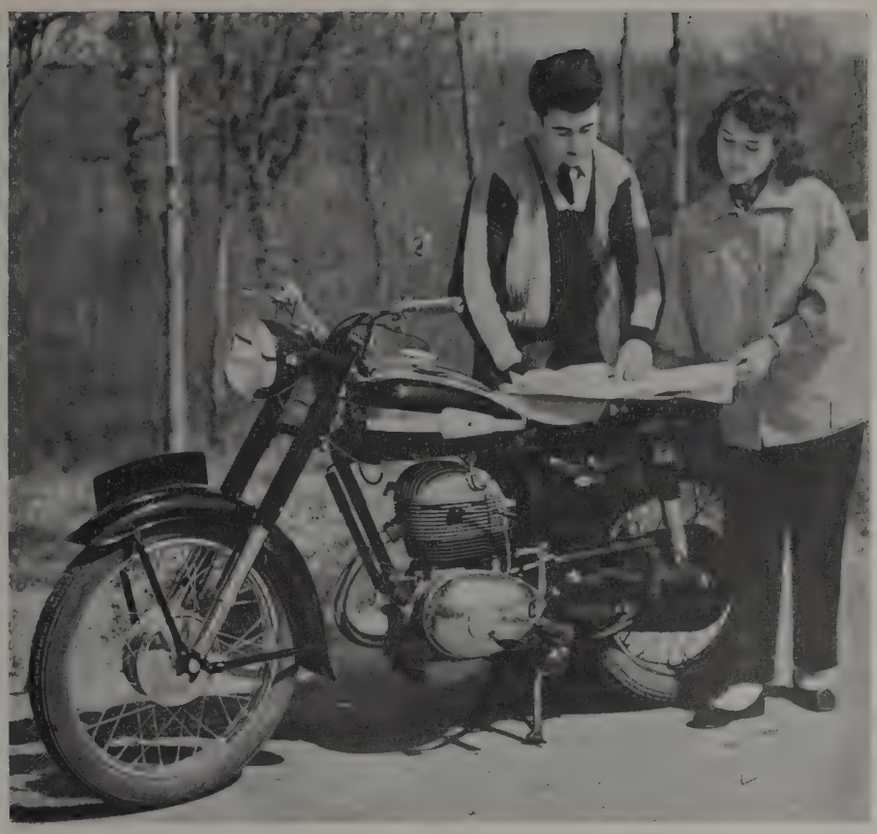
Ces modèles sont destinés à être mis dans les mains d'une clientèle en général non familiarisée avec des manœuvres qui sont jeux d'enfant pour les motocyclistes avertis ; il est donc nécessaire de substituer, chaque fois que la chose est possible, à la commande humaine l'automatisme mécanique.

Notons encore que c'est dans cette classe que nous trouvons le plus souvent les solutions les plus modernes, tel le châssis-caisson réalisé en deux profilés venus de presse et soudés électriquement, comme sur la Starlet de Monet-Goyon ou la Paloma, par exemple.

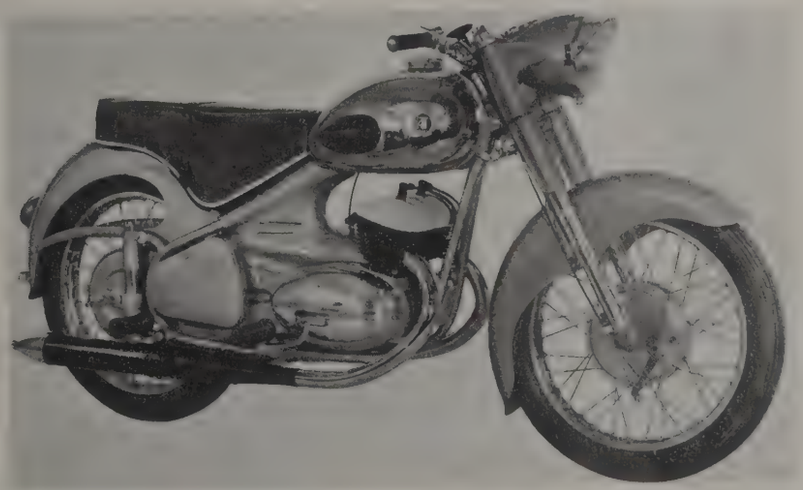
Il n'empêche que lorsqu'on demande si ces modèles peuvent être utilisés à deux personnes on doit répondre que cadre et moyeu arrière résisteront certainement à la surcharge, mais qu'en ces conditions le moteur travaillant constamment à sa limite supérieure de puissance sa longévité en sera d'autant écourtée et sa consommation en essence, augmentée.

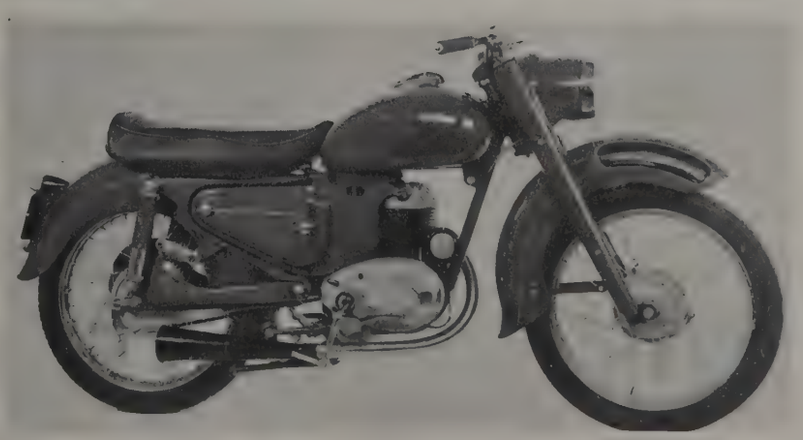
Ce qui nous prouve qu'il ne faut pas exiger l'impossible et que les restrictions qu'indiquent les constructeurs ne doivent pas rester lettre morte pour les clients.

C'est une question de pur bon sens



TERROT présente sa 250 cmc., moteur monocylindrique à soupapes en tête et carburateur abrité derrière le cylindre. La suspension intégrale AV par fourche télescopique, amortissement huile et AR par bras oscillant articulé sur caoutchouc et amorti par système télescopique hydraulique est nouvelle. La transmission se fait par chaîne sous carter à bain d'huile, et le freinage, par deux appareils centraux qui garantissent le maximum de puissance et un équilibrage parfait de la machine.





UN EXCELLENT exemple de réalisation allemande de haute tenue au point de vue mécanique, l'Ardie 350 cmc. (en haut). On remarquera le travail du cadre du type composite avec toute la partie assise réalisée en profilés soudés électriquement. Cette solution est une des caractéristiques de la technique d'Europe centrale. Après son modèle « hors-classe » de l'an dernier, la Starlet 100 cmc. carrossée, Monet-Goyon nous offre une gamme de motos de moyenne cylindrée où l'on remarque une étude très complète de la suspension à flexibilité variable Grégoire du type très moderne « à balanciers » AV et AR. On la voit sur notre cliché (en bas), qui représente la 200 cmc.

MOTOBECANE se signale par son nouveau scooter « populaire » qui sera vendu « meilleur marché que le moins cher des vélomoteurs ». Bloc moteur 3 vitesses et transmission chaîne dans bain d'huile, le tout épousant le mouvement de la suspension AR du type à bras oscillant, amortissement sur caoutchouc. La partie AV est carénée, l'arrière nu assurant l'accessibilité.

CHAMPION du cyclomoteur accessible à tous, Vélosolex n'a pas eu grand-chose à faire pour approcher, dans ce genre, de la perfection. Un blindage intégral de tout le bloc qui engrène par galet sur la roue avant, une modification du mécanisme pour augmenter le couple aux basses allures, et voici le nouveau Vélosolex capable d'aborder, sans efforts, les rampes les plus dures.

UNE POLEMIQUE INUTILE : DEUX OU QUATRE TEMPS ?

ON verra à la Porte de Versailles un nouveau scooter populaire : le Motobécane 125 cmc., qui sera vendu « moins cher que le meilleur marché des vélomoteurs », parce que nous trouverons, en place du 125 cmc. 4 temps à soupapes en tête habituel à la marque, un 2 temps inédit ; on ne manquera pas de conclure que ce type se prête mieux que son collègue à l'abaissement du prix de revient.

Cette proposition ne manque pas d'être péjorative et nous amène à discuter rapidement un problème qui fut toujours mal posé. Qu'il s'agisse, en effet, de vélomoteur, de motocyclette ou de scooter, la diversité est grande sur ce point.

On connaît des constructeurs qui n'utilisent que des moteurs 2 temps, comme Monet-Goyon et Peugeot par exemple, ce qui n'empêche pas que les rendements soient égaux à ceux que l'on obtient avec des 4 temps de cylindrée équivalente. Voyez notamment la 232 cmc., pour la première des marques nommées, ou la 250 cmc., 2 cylindres côte à côte dits « twin », pour la seconde.

D'un autre côté, on voit Terrot accorder la préférence aux moteurs culbutés pour tous ses modèles, 125, 250 et 500 cmc., mais, en contre-partie, choisir un 2 temps pour le scooter, tout comme Motobécane, déjà cité.

On en trouverait bien d'autres.

La vérité est que, d'une part, le 4 temps semble avoir atteint la limite pratique à partir de laquelle tout gain de quelque ordre qu'il soit — puissance ou rendement, voire accélération — ne pourrait manquer de se solder par un accroissement du prix de revient, alors que, de son côté, le 2 temps a bénéficié de perfectionnements notables qui, améliorant les conditions de combustion et de remplissage de la cylindrée, lui permettent d'atteindre aux mêmes performances que celles du 4 temps. Il n'y a donc pas de performance à marquer.

EVOLUTION EN CYCLOMOTEUR ?

DE son prodigieux succès de vente le cyclomoteur, en s'emparant de la vedette, n'a pas manqué de susciter de violentes polémiques dont on n'aperçoit pas qu'elles puissent avoir une issue. A partir du moment où l'on s'avise de vouloir spéculer sur l'avenir on est bien assuré de ne jamais tomber d'accord.

Un fait cependant doit être retenu.

Véhicule de la plus grande masse et, dit-on, de la masse laborieuse, il est évident que la base essentielle du développement demeure la simplicité — de construction et de manœuvre — parce que le cyclomoteur est fait, avant tout, pour « durer » et pour n'être, pratiquement, jamais immobilisé aux fins de réparations ou de mise au point.

Est-ce à dire que toute tentative d'originalité doit être bannie ? Assurément non, mais nous sortons du cadre général, et il faut s'attendre à un prix de revient plus élevé. L'amélioration portera sur l'adjonction d'une fourche avant élastique — on va, quelquefois, jusqu'à la suspension intégrale avant et arrière — sur les moteurs multivitesses — en général deux combinaisons à la boîte — et, ici, l'automatisme des manœuvres peut se donner libre cours.

La Mobylette, déjà célèbre à plus d'un titre et dont on connaissait l'embrayage à inertie, s'enrichira d'un troisième modèle, à trois vitesses, à fonctionnement entièrement automatique par système à inertie, compas compensateur et billes de commande, qui prouve que le progrès n'a point de limite.

LA CYCLORETTE, encore un création Terrot, qui ne ressemble à aucune autre. Ici le moteur 2 temps, 50 cmc., est placé au-dessus du pédalier et bascule pour engrener par galet sur la roue arrière. Un carénage élégant et stylisé protège parfaitement le conducteur.

Photos « Le Scooter » et « Vespa Club de Paris ».

INDIFFÉRENCES ET PASSIONS DU FRANÇAIS AMOUREUX DE SON AUTO

PAR G. DE LAVALETTE

LE parallèle est curieux à observer entre l'éclectisme grandissant — confinant à l'indifférence — dont le large public des acheteurs français fait montre à propos des hauts problèmes mécaniques de construction et — à l'inverse — l'intérêt que porte ce même public avec une passion croissante à tout ce qui touche à ce qu'il est convenu de dénommer les accessoires.

L'acheteur laisse ainsi le constructeur parfaitement libre d'avoir recours pour développer 50 chevaux effectifs (ou même 60) soit à la solution deux cylindres « poussés », soit au classique quatre cylindres, soit au « huit cylindres en V » ; les faits sont là en preuves et toute cette haute technique traitée, apparemment, en contingences mineures par le client souverain. Ne sont pas plus discutés par lui les mérites respectifs du « moteur sous capot » ou bien relégué dans la malle.

Le refroidissement par air ne l'excite pas plus que l'antique circulation d'eau avec son radiateur, devenu invisible, alors que, naguère, il « figurait » la Marque.

Enfin, le mode de transmission n'est même plus débattu : une 203 peut, sans vergogne, connaître le succès prolongé tout en faisant figure de vieux lord, respectable et respectueux d'une tradition vieille de... cinquante ans ; elle ose se confiner dans la technique « orthodoxe » du quatre cylindres « en ligne », sous capot, du refroidissement par eau, de la transmission par pont arrière.

Sa concurrente française la plus proche, l'Aronde, est de cette même architecture dédaigneuse des recherches nouvelles. Tous ces... détails, en vérité, ne sont plus qu'affaires concernant les seuls constructeurs et leurs bureaux d'études dont on respecte philosophiquement les préférences « locales » non explicitées.

En résumé, personne, dans le monde entier, ne s'avise plus d'ouvrir le capot pour voir... ce qu'il y a dedans !

Il faut que « ça marche », voilà tout.

LA NOUVELLE « PASSION »

MAIS cette « paix » totale, qui règne désormais en haute technique, a permis à l'amateur d'auto de reporter sa passion sur des problèmes autrement intéressants pour lui qu'une mécanique devenue impeccable : il s'agit de son confort, de sa sécurité, ou même, tout simplement, de « son plaisir », voire de son orgueil à satisfaire.

L'acheteur français amoureux de sa voiture l'est aussi de... fantaisie ; s'il s'est résigné à la voiture de « grande série » (pour des raisons de qualité et surtout de prix !), il a trouvé un moyen de satisfaire son « vice », et il cherche à individualiser son auto standard en ayant recours à ce qu'il est convenu d'appeler...

LES ACCESSOIRES

LE terme est devenu impropre. On devrait dire les « auxiliaires » de la voiture automobile.

Ne s'agit-il pas, souvent, de dispositifs ou d'organes essentiels à la sécurité ou à la durée ? La raison du mot « accessoires », c'est qu'il date du temps où les voitures étaient livrées impudiquement nues. Le catalogue des accessoires était joint, fourni (!) par le constructeur qui feignait de les croire facultatifs, voire inutiles, même s'il s'agissait de *l'appareil sonore s'entendant à 50 mètres*, seul imposé alors par la loi.

La voiture est dite maintenant « livrée complète ». Pourtant jamais n'a été si florissante, en France, l'industrie des accessoires, ni si active leur vente aux... amateurs éclairés !

Il est tentant, épousant la nouvelle « passion », de promener un regard inquisiteur dans ce vaste domaine farci d'ingéniosité, de

fantaisie et aussi de goût artistique ; on peut risquer aussi une aventureuse classification en commençant par le chapitre le plus sérieux :

LA SECURITE GENERALE

ELLE est une bonne raison pour que, de leur propre gré, les constructeurs retirent l'étiquette « accessoires » aux principaux organes ou dispositifs de sécurité pour les faire rentrer dans « la série ». Souvent, aussi, des accessoires, de luxe hier encore, deviennent les obligatoires du Code de la route. C'est ce qu'il advint des essuie-glaces, innovés en France voilà... trente-cinq ans (avec une commande à main), qui furent réalisés « à dépression » par les Américains (qui se cramponnent toujours à cette vieille solution imparfaite), qui furent — ici — électrifiés et qui sont enfin devenus officiellement obligatoires, au moins sous la forme « manœuvrés à la main », imposée en tout cas comme solution... de secours, ce qui souligne l'impérieuse nécessité de cet... « accessoire » !

Parions qu'avant dix ans le laveur de pare-brise sera lui aussi « imposé », qui supprime l'aveuglement complet et quasi instantané par la boue projetée par un autre véhicule.

Le feu stop, d'article de luxe, devint, lui aussi, imposé. Mais ce feu, unique, orange et obligatoire, se trouve encore dans les accessoires qui offrent des réalisations à puissance renforcée, avec des culs-de-bouteilles rouges... aveuglants, des « dominos » plus discrets et jusqu'à un amusant triple stop lumineux à l'instar des « feux » de barrage. Dans ce cas, le feu « vert » qui s'allume signifie : « Tout va bien. » Le conducteur cesse-t-il d'accélérer, c'est le feu milieu et « jaune » qui s'allume. Enfin, le feu « rouge » surgissant signifie : « Attention, je freine ! » A défaut de très grande utilité pratique, cet accessoire « rajouté » démontre au moins la sollicitude, l'altruisme charmant du conducteur prudent... qui en a orné bénévolement la lunette arrière de sa voiture à votre intention.

La lutte se poursuit par ailleurs, âpre, entre les tenants des « clignotants » et ceux des « flèches », pour *avertir* d'un changement de direction.

Les variantes sont nombreuses entre les boutons, les manettes, les tirettes, les minuteries actionnant ces « avertisseurs » obligatoires.

On peut souhaiter à ce sujet que cet « avertissement » soit réellement *préalable* et non pas « post » ou simultané au brusque déboîtement.

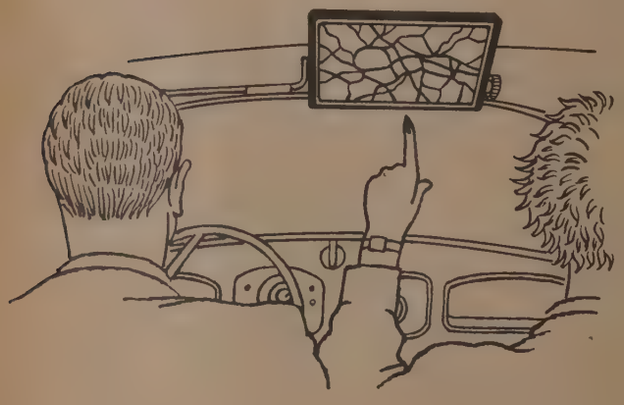
Un nouvel ukase devrait bien imposer à leur sujet un « cessez-le-feu » obtenu avec certitude. On trouve sur d'interminables lignes droites des flèches ou des clignotants oubliés. L'avertisseur devient ainsi trompeur et donc constitue un danger latent.

LES « APPAREILS SONORES »

ILS méritent bien un chapitre. Faut-il qu'il soit nécrologique de par la nouvelle opération « Silence » de M. le préfet de police Dubois ?

Cet arrêté a tué (peut-être sans la viser) une charmante invention prête à « sortir » : une manette manœuvrée bénévolement à l'entrée d'une ville faisait que, quelles que soient dès lors les nerveuses sollicitations en réflexes du conducteur, chacun de ses « appels » se trouvait réduit *à un seul coup bref*. C'était la Sagesse *imposée* ! Nous avons maintenant le total bâillon préfectoral. Tout comme à Londres, on s'y fera avec quiétude... à bord des autos. Restent piétons et cyclistes volages... à dresser à la muette, ce sera long. Mais, pour la route, l'orchestre philharmonique strident ou tonitruant subsiste : *libre !*

Le choix est vraiment considérable des avertisseurs sur le catalogue des accessoires utiles. La vitesse en pointe, les hautes



DERNIERE TROUVAILLE des inventeurs allemands : le porte-carte routière lumineux. Il est constitué par un cadre supportant une carte routière. Autour de ce cadre est placé un tube lumineux qui permet au conducteur de suivre sa route sans avoir besoin de s'arrêter. Ce cadre lumineux se place devant le passager au bas du tableau de bord ou en haut sur le pare-soleil.

DORMIR AU VOLANT... Un inventeur allemand a paré à ce danger en réalisant des lunettes « Alarme ». Chacun des verres est barré par un fil ténu comme un cheveu. La fermeture de la paupière appuie sur le fil, ce qui déclenche une sonnerie placée sur une branche des lunettes !

LE PARE-CHOCS LUMINEUX a fait son apparition en France. La luminosité est obtenue par la pose, sur le pare-chocs arrière surtout, d'une simple bande de Scotchlite. Ainsi la largeur du véhicule est mieux délimitée.

UN INVENTEUR munichois a trouvé un ingénieux moyen de faire son café en voiture. Une petite cafetière électrique est montée sur un support fixé au tableau de bord. Une simple prise de courant et en quelques minutes le café est prêt.

LES ALLEMANDS, toujours eux, ont réalisé le premier téléphone fonctionnant à bord d'une voiture. Il suffit pour cela d'utiliser les ondes courtes et d'émettre sur une longueur donnée.

L'AVERTISSEUR jumelé « Mixo » est un avertisseur électromagnétique à haute puissance. Il reproduit le son d'une trompe.

moyennes horaires réalisées justifient toutes les trompettes, mais pas d'abuser de la longueur en point d'orgue du signal sonore. Songez, ô conducteurs pressés ! que, pendant que hurle votre engin « puissant » à un mètre de vos oreilles, il vous rend sourd aux appels d'autrui.

LA SECURITE DE NUIT

L'ON est fier, à juste titre, de voir la France au premier rang pour la circulation nocturne, grâce aux lampes « jaunes » et à la perfection des « codes ». Combien sont dangereux en comparaison les phares américains, d'un intense éclat blanc ardent, qui n'éclairent pas mieux en route et dont le clignement latéral (l'orientation angulaire horizontale vers la droite) a la prétention — vaine ! — de ne pas éblouir lors des croisements.

Ces voitures « étrangères » justifieraient à elles seules les dispositions de *self-defense* qu'on commence à produire ; ce sont, sur les pare-brise, des écrans de couleur ou demi-teintés ou d'une optique savante ; ou bien des lunettes individuelles (aussi savantes !), ou bien des visières ingénieuses toujours prêtes à intervenir pour protéger la rétine du conducteur menacé d'aveuglement.

Mais le parfait « code » français de nos projecteurs exige un *réglage précis* qui est vite détruit lorsque — le dimanche surtout — la charge de la voiture passant du seul conducteur au... plein ou à l'archiplein de la familiale, les suspensions ultra-souples, modernes, font cabrer le véhicule et braquer le « code » dans vos yeux.

Il existe (vite qu'on le rende obligatoire) un téléréglage : en marche, en route, en vitesse, le conducteur lui-même, grâce à deux petites manettes sur le tableau de bord, règle — séparément ! — et à vue, chacun de ses codes « au poil ! » Il retrouve, en outre, du même coup le parfait réglage en phares de route, grâce à la précision de construction observée en cette matière pour les réflecteurs et les véritables savantes lentilles que sont devenus les verres de nos projecteurs d'auto. (Aux 24 Heures du Mans, rien que des phares français pour qui veut gagner !) Bravo les spécialistes qui savent en outre nous doter des meilleurs éclairages diffus en cas de brouillard !

L'aveuglement par la lunette arrière (devenue une large baie vitrée) ne peut plus être combattu par le store des « coupés » de nos grand-mères. Voici le règne d'écrans ingénieux ou de ces charmantes « jalousies » italiennes qui créent du mystère par surcroît : on les manœuvre artistement, difficilement, mais par plaisir. Un rétroviseur ingénieux, qu'on éclipse à volonté, vient d'être créé, qui combat l'aveuglement par l'arrière sans... jalousie !

Le nouveau Code de la route a condamné un accessoire : le projecteur installé à l'arrière du véhicule. Manœuvré intempestivement, il devenait terriblement dangereux. Tant pis pour les... écrevisses.

Peut-on encore signaler une lacune, fréquente, pour la sécurité de nuit ? Trop de voitures (bien conformes pourtant aux exigences du Code) sont insuffisamment signalées vues de profil et risquent, aux croisements, la prise en écharpe quand l'éclairage de ville, trop modeste, n'autorise cependant pas l'utilisation des phares. L'allumage constant, *simultané*, des deux feux de position (prévus pour le stationnement) constitue dans ce cas une solution possible très simple : mais *quid* de l'accessoire adéquat en « œil-de-poule » qui vous regarderait venir ?...

LES APPAREILS DE CONTROLE OU DE PROTECTION DE LA MECANIQUE

UN ancêtre tend à disparaître, installé sur le tablier depuis les premiers âges de l'automobile : le manomètre de pression d'huile.

Un voyant ou mieux encore la rouge lampe-témoin en tiennent lieu et signalent sans plus de précision l'insuffisance de pression de graissage avant que se fasse entendre le sinistre martèlement de bielle coulée. Mais, comme sur les avions (avec, heureusement, une densité moindre), les cadrans ou voyants possibles sont des « accessoires » appréciés qui nous éclairent notamment sur :

— les excès de température d'eau du radiateur (particulièrement utiles à contrôler en haute montagne) ;

— l'asséchement prochain du réservoir d'essence (ou bien de la réserve d'huile). On rêve d'un voyant lumineux faisant apparaître le mot : « Garagiste » !

— la baisse, aux terribles conséquences, de niveau de la réserve du liquide des freins hydrauliques ;

— l'oubli du contact (qui « cuit » la bobine).

Combien d'autres « témoins » veillent ainsi, inlassablement, sur la mécanique !

S'il est des gens qui ne consultent jamais les indications de l'ampèremètre et qui méprisent les fluctuations de la jauge d'essence, d'autres aiment à multiplier les contrôles. Ils considèrent, par exemple, le « compte-tours » (plus exactement l'indicateur du régime en tours-minute du moteur) comme un indispensable guide pour les judicieux et précis changements de vitesse en haute montagne. Demandez aux concurrents habiles de Liège-Rome-Liège : n'ont-ils pas souvent, en surplus, un altimètre, plus utile qu'un compteur kilométrique, pour savoir où l'on en est dans le « col » terrible qui pénalise ? Ils contrôlent, ces « montagnards », jusqu'à la température dans le bac-réserve d'huile du moteur. Mais, il faut l'avouer, cela n'a d'effet que de les inquiéter si ça monte trop, car, esclaves de la moyenne imposée, pas question qu'ils consentent à lever le pied...

LES ACCESSOIRES « SAVANTS »

IL en est beaucoup mais de vente restreinte. Je citerai seulement un ingénieux dispositif qui remédiait aux dangers d'usure précoce du moteur fréquemment remis en route l'hiver (cas du médecin de campagne). La manœuvre du starter était conjuguée avec un dispositif d'injection d'huile à cylindre, dans la tubulure d'admission, pendant l'action du starter : plus de cylindres lavés à l'essence ni de pistons grippés.

L'état de très haut perfectionnement des carburateurs actuels a relégué dans les seuls souvenirs cet accessoire ingénieux qui a pourtant frôlé la grande série.

L'ACCESSOIRE LE PLUS SIMPLE

N'EST-CE pas cette tringle souple, en acier, qui, raclant la bordure du trottoir, est l'avertisseur « sonore » idéal prévenant qu'on est à bonne distance pour se ranger ?

On le dénomme, je crois, *Radar*.

Bravo pour l'inventeur ! Mais son nom, à lui ?

L'ACCESSOIRE LE PLUS... AUTOMATIQUE ?

J'AI idée que c'est l'ex-allume-cigare devenu à la fois : étui à cigarettes (tout le paquet), distributeur (une à une et sans les friper), allumeur automatique (par le bon bout !), enfin... cendrier !

C'est tout à fait une machine automatique complexe et... « transfert » qui est réalisée là. Ne fumant pas, j'aimerais qu'elle puisse, par surcroît, « tirer » sur la cigarette à ma place...

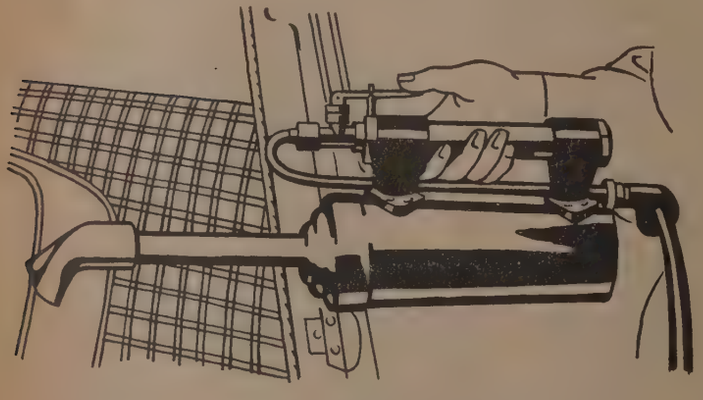
LUXE, CONFORT, ART

NOUS en arrivons au superflu et vite à « la parure ».

Mais pas si l'accessoire améliore l'assise du coussin, le moelleux ferme (!) du dossier, le bon réglage non seulement en « profondeur » (longitudinale) mais en hauteur (voyez pour le Rallye de Monte-Carlo), ni si le siège, déjà fauteuil, se transforme en couchette ; ni, enfin, s'il permet, amovible, de tricher en bon confort pour le déjeuner sur l'herbe.

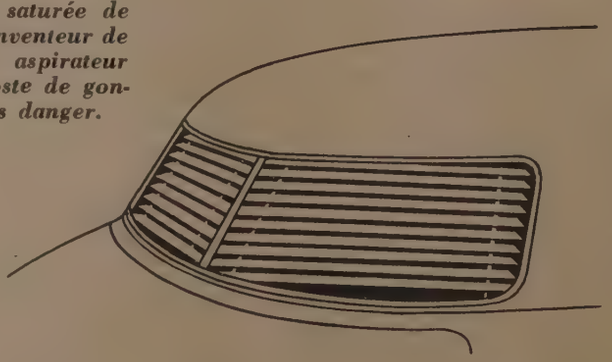
Pour un peu, sur nos modernes voitures, on ferait du siège un fauteuil de dentiste !

Dans cette recherche du confort on assiste à une curieuse lutte,



POUR EVITER les accidents qui se sont déjà produits lorsqu'on utilise un aspirateur électrique pour nettoyer les coussins d'une voiture dans une atmosphère saturée de vapeurs d'essence, un inventeur de Lubeck a réalisé un aspirateur qui, branché sur le poste de gonflage, fonctionne sans danger.

LES PROJECTIONS de boue sur la glace d'une voiture sont bien souvent cause de nombreux accidents. Marchal a réalisé un laveur de pare-brise entièrement automatique. Avec le Trico, plus de glace sale. Une seule pression sur un bouton et deux jets d'eau débarbouillent le carreau.



L'EBLOUISSEMENT par l'arrière est fréquent la nuit. Le soleil qui donne sur la glace est gênant pour le conducteur et les passagers. Un store à lamelles a remplacé l'antique rideau. Sa manœuvre est simple : un fil à tirer.

ouverte et confraternelle, entre le fabricant d'accessoires et le constructeur de la voiture ; celui-ci est jugulé seulement par le prix total de son véhicule de série, et celui-là, par le prix abordable du supplément qu'il propose.

Il arrive pourtant qu'il y a alliance réelle (bien que non concertée), dont bénéficie le client, tel le cas de Peugeot qui prévoit, sur le toit de ses « 203 » de série, les quatre « pas de vis » qui permettront la fixation sérieuse, mécanique des « galeries » à bagages, œuvre du fabricant d'accessoires, ou bien l'arrimage sérieux du canoe !

Le chauffage, le dégivrage, l'aération, le « conditionnement » sont de plus en plus « fournis » par le constructeur. Mais le champ reste vaste aux perfectionnements :

— c'est le « saut-de-vent » installé vers l'avant du toit ouvrant et qui, au lieu d'un tourbillon, crée une douce dépression qui se combine agréablement avec l'aération par les volets triangulaires latéraux ;

— c'est, dans le même but, l'emploi de deux écrans transparents introduits entre glace et portières avant et qui font que la glace coulissante découvre tout d'abord une petite lucarne scientifiquement choisie dans une zone « en dépression ». Ces écrans aussi simples qu'efficaces suppriment le courant d'air sur la nuque ou les épaules fragiles, consécutif à l'ouverture des glaces. Cette idée française, non exploitée en grand, a inspiré une marque italienne qui, en série, échancre les glaces de ses portières pour créer cette même lucarne bienfaisante.

Il faut citer en exemple, pour l'aération judicieuse, la plus modeste des voitures françaises. Son volet d'aération devient un panneau qui règne sur toute la largeur de la voiture. C'est agrémenté d'un filet... capteur de guêpes et de moustiques ! C'est, au total, délicieux !

LES « CONTROLEURS » DE FREINAGE

LES inventeurs sont nombreux, mais leur réussite mince, qui se sont préoccupés de prévoir une défaillance (rarissime mais possible) des freins à commande hydraulique, consécutive à la rupture (ou arrachage, ou cisaillement) d'un des quatre tuyaux de transmission hydraulique : l'engin de sécurité comporte, en principe, une valve qui isole automatiquement le circuit endommagé et il reste ainsi trois freins en état. Tout cela est bien cher pour prévoir *l'accident*...

D'autres dispositifs (souvent lumineux), qui préviennent le conducteur de la baisse de niveau dans la réserve de liquide, peuvent parer, eux, aux effets d'une maligne fuite peu importante pouvant cependant aboutir, à la longue, à la défaillance totale des quatre freins, faute de liquide suffisant.

Encore une lacune : un « contrôleur de frein » reste à trouver, qui indiquerait l'excès de température des freins au delà de laquelle l'efficacité des garnitures tombe rapidement (en montagne, naturellement).

Un tel accessoire réalisé serait vite imposé sur les poids lourds et surtout les cars rapides qui, périodiquement, s'emballent jusqu'à la catastrophe, lorsque le conducteur qui a trop « demandé » à ses freins n'est plus « maître de son véhicule »... disent les laconiques dépêches d'agence.

Un thermomètre à distance déclenchant un S. O. S., voilà un bel « accessoire » à créer.

LES « PARURES »

TOUTE une industrie, grande utilisatrice d'aluminium, de métal inoxydable ou de chrome, s'est donné pour but de satisfaire le goût du Français (et plus encore de la Française) pour « parer » son auto chérie. Il n'y a guère qu'en France qu'on observe ce goût frénétique pour « enjoliver » son véhicule. (En Allemagne, c'est le fabricant de carrosserie qui s'en charge !)

Il y a donc, ici, l'embellissement par « touches légères », tel un maquillage subtil qui « souligne » sans déformer.

Ou bien c'est l'apposition ostentatoire de plaques, de pare-boue ou pare-pierres scintillants. La plus modeste offrande à « sa » voiture consiste en numéros de police en relief, ou emboutis, ou sertis et brillants sur leur fond noir... au point d'être... moins lisibles, la nuit ! Inversement et combien simple, une bande peinte sur le pare-choc est luminescente et double la sécurité des cataphotes.

L'art majeur aboutit à créer la « calandre » originale qui change complètement la « figure » de la voiture. Il en est de « géométriques » ou de style « métro ». Ou bien elles rappellent le sourire, la grimace, la menace (ou ces trois aspects !) du dragon chinois au dentier de chrome éblouissant qui — pacifiquement — tout simplement laissera passer l'air de refroidissement...

Par contre, il nous est venu l'an dernier d'Amérique le petit bouclier chargé (?) de soustraire les moustiques (ou lourds hannetons !) au trépas — en bouillie néfaste ! — sur la glace des pare-brise.

Tout récemment une N^me^ solution de ces pare-insectes s'est perfectionnée d'un thermomètre placé en son centre : c'est l'avertisseur d'une possibilité de... verglas !

Il existe dans toutes ces créations autant de véritable poésie que d'ingéniosité et combien sont attendrissants les poupées fétiches, les « flics », les animaux de Disney qui frétillent au bout de leur élastique et qui, dans la queue leu leu des embouteillages, vous narguent sur la scène des lunettes arrière !

Ces pendus ont l'air de vous dire : « Allons ! déride-toi, grand nerveux : ça se passera. »

LES ACCESSOIRES « GROTESQUES »

JE n'en citerai qu'un : ancien. C'est aussi un « pendu » ! L'histoire, vraie, date d'une époque où la route de Quarante-Sous (qui conduit à Mantes) était encore étroite et serpentine.

L'encombrement faisait que je n'arrivais pas à doubler une pacifique très vieille voiture, dans l'étroite lunette de laquelle tressautait une pancarte dont l'inscription était (à ma bonne vue, pourtant) assez illisible.

La curiosité me fit donc me rapprocher... trop, car je pus lire :

Si vous pouvez lire ceci
Vous êtes trop près de moi.
Merci.

Naturellement je m'approchai malicieusement presque capot contre malle, au grand émoi du conducteur multipliant les signes de la main en tourniquet, hors portière, invite silencieuse à passer, appuyée de coups de klaxon plaintifs !

Le quidam, furieux, finit par s'arrêter et descendre ; je fis de même... innocemment, pour lire la pancarte, le nez dessus.

Colloque, altercation et explosion du monsieur, outré : « Comment, c'est illisible ? Mais achetez des lunettes ! Vous êtes un véritable danger public ! »

J'avais cru voir en lui un innovateur. Pas du tout, cet... accessoire se vendait (?) avenue de la Grande-Armée, à la disposition des archiprudents. Je pense à une faillite du fabricant...

EN RODAGE

PEUT-ON ajouter aux inutiles accessoires la mention « en rodage » ?

Que le constructeur et son fournisseur — attitré — exploitent

cette mode uniquement française... soit.

Mais lutter à tombeau ouvert pour « gratter » un vieux véhicule décoré de son étiquette manuscrite « en rodage » est opération trop fréquente pour qu'on ne s'afflige pas...

Messieurs les « rodeurs », « rodez » à satiété, paisiblement, mais à quoi bon nous en informer ? La vitesse « limite » est toujours maxi.

LES AUXILIAIRES DE LEVAGE

NOUS avons connu, voilà une quinzaine d'années, le quadruple élévateur, utilisant la pression d'huile du moteur : il soulevait de terre les roues de la voiture par quatre vérins hydrauliques.

C'était cher, lourd, impossible à vendre. Sur la « 15 six » Citroën l'idée est reprise, pour les seules roues arrière, soulevées par l'utilisation simple des organes de la nouvelle suspension oléo-pneumatique.

C'est donc, cette fois, gratuit et sans aucun poids supplémentaire. C'est bien. Mais, dommage, cela vient tard : on crève si rarement ; il y a tant de roues qui, de nos jours, se partagent de rares clous ! Même en Bretagne, le paysan a troqué ses sabots à clous de naguère contre les bottes de caoutchouc, lesquelles sont bonnes pour leur cousine, la chambre à air.

Voilà un moyen antivol : il suffirait de neutraliser l'action des suspensions-vérins après avoir hissé le véhicule sur chandelles : la serrure passerait de la direction sur la pompe oléo-pneumatique.

Mais il y a de moins en moins de voleurs d'autos depuis qu'il n'y a plus de délai de livraison... ou presque plus !

LA RADIO, LA TELEVISION

DANS le monde entier la radio « à bord », souvent un luxe pur, est quelquefois l'auxiliaire précieux de l'homme d'affaires qui peut suivre les cours de la Bourse notamment sur son « temps perdu » : le transport.

La télévision est interdite aux U. S. A. Sommes-nous, en France, menacés que soit permis ce moyen capable de donner au conducteur de terribles distractions ?

On voit, en effet, sur les ailes de quelques voitures les antennes spéciales à la télévision.

Peut-être s'agit-il de farceurs ? De vraies antennes qui n'alimenteraient aucun poste ? Cela se voit (paraît-il) chez certains qui se contenteraient d'arborer ce signe extérieur de... richesse. La Radio française l'affirmait en des propos engageant sa seule responsabilité, naturellement.

DERNIERE INNOVATION américaine : la télévision en voiture. Evidemment ce ne sont que les passagers placés à l'arrière qui peuvent en profiter. Un seul attrait pour le pilote : deviner les images passant sur l'écran en écoutant la musique, les paroles des acteurs... ou les acclamations des passagers. Pour 400.000 francs vous pouvez en doter votre voiture.

Conducteurs, attention!..

Pour votre tranquillité, votre sécurité et celles des autres

Sachez bien que :

21 INFRACTIONS AU NOUVEAU CODE DE LA ROUTE

peuvent entraîner la suspension provisoire du permis de conduire

Voila deux mois que le nouveau code de la route est entré en application. Draconien dans l'ensemble de ses nouvelles dispositions, qui ne paraissent pas toujours justes, il a été accepté avec assez de philosophie par les usagers de l'automobile. Dans ce nouveau texte, qui ne comprend pas moins de trente pages du *Journal Officiel*, c'est évidemment l'automobiliste qui est le plus atteint.

La moindre étourderie de sa part peut lui amener les pires ennuis. Conduire n'est plus un plaisir mais risque de devenir un véritable casse-tête.

Dans ce nouveau code de la route les infractions pouvant donner lieu au retrait du permis de conduire ont augmenté dans des proportions considérables. Outre les cas d'ivresse, de délit de fuite, d'homicide ou blessure par imprudence déjà prévus par le Code pénal, vingt et un cas nouveaux ont été prévus. Ce sont :

— Circulation sur la partie gauche de la chaussée, en marche normale.

— Refus de serrer à droite lors d'un dépassement.

— Chevauchement ou franchissement d'une limite de voie figurée par une ligne continue, lorsque cette ligne est seule, ou si elle est doublée d'une ligne discontinue, lorsqu'elle est située immédiatement à la gauche du conducteur.

— Changement important de direction sans s'assurer que cette manœuvre est sans danger pour les autres usagers.

— Vitesse excessive dans les cas où elle doit être réduite.

— Dépassement des vitesses maxima imposées à certains véhicules par arrêté ministériel.

— Croisement à gauche.

— Dépassement à droite lorsqu'il est interdit.

— Dépassement entrepris par la partie gauche de la chaussée, ayant gêné la circulation en sens inverse.

— Dépassement entrepris sur la partie gauche d'une chaussée sans voies matérialisées, dans les virages, aux sommets des côtes et, d'une manière générale, lorsque la visibilité vers l'avant n'est pas suffisante.

— Dépassement entrepris par la partie gauche de la chaussée gardée et à une intersection de routes par un conducteur circulant sur une section de route à laquelle ne s'attache pas une priorité.

— Retour à droite prématuré, après dépassement.

— Accélération de son allure par le conducteur d'un véhicule sur le point d'être dépassé.

— Non-respect des règles de priorité.

— Stationnement sur la chaussée en un lieu où la visibilité est insuffisante.

— Défaut d'éclairage et de signalisation à l'avant et à l'arrière d'un véhicule en circulation.

— Défaut d'éclairage et de signalisation à l'avant et à l'arrière d'un véhicule en stationnement sur la chaussée, en un lieu dépourvu d'éclairage public.

— Circulation ou stationnement sur la chaussée sans aucune signalisation par temps de brouillard.

— Usage de feux de route à la rencontre des autres conducteurs.

— Non-respect des signaux prescrivant l'arrêt.

— Défaut de signalisation réglementaire la nuit ou par temps de brouillard de l'extrémité arrière-gauche d'un chargement dépassant l'arrière du véhicule.

Au premier abord ce texte nouveau paraît réalisé au bénéfice des seuls piétons, qui, eux, ont tous les droits. Ces droits sont nombreux et majoritaires. Et pourtant il semble que les pénalités encourues par les automobilistes devraient être les mêmes pour les piétons, qui, dans leur grande majorité, sont encore plus indisciplinés que les automobilistes. Et que dire des cyclistes, des motocyclistes qui, avec leurs petits engins très maniables, se glissent, se faufilent entre les voitures sans se soucier le moins du monde d'une quelconque priorité ? Cette priorité d'ailleurs est toute relative. Le nouveau texte ne prévoit-il pas en effet que la priorité dans certains cas est au véhicule engagé ? Il est difficile en cas d'accident de faire la preuve de la bonne foi de l'un ou de l'autre des conducteurs en conflit. Pour que le nouveau code de la route puisse être opérant il faudrait faire connaître à chacun, usager de la moto, de l'auto, ou piéton, ses droits mais aussi ses devoirs.

De plus, la suppression de l'avertisseur dans certaines grandes agglomérations est fortement critiquée. Ne pas klaxonner oblige chacun à plus de prudence, à réduire la vitesse de son véhicule, dit-on. Erreur. Personne n'empêchera le cycliste imprudent, le piéton un peu sourd ou doté de mauvais yeux de se risquer sur la chaussée ou sur la route. Il semble qu'au lieu de supprimer purement et simplement l'avertisseur dans les agglomérations, les pouvoirs publics auraient pu autoriser un avertisseur léger, agréé par eux, car, paradoxe, il n'existe aucun avertisseur agréé. Espérons que dans les jours à venir certaines particularités du code seront revisées. Il n'est jamais trop tard pour œuvrer utilement pour le bien de tous.

IL N'Y A PAS qu'en France que le problème de la circulation — surtout celui des conducteurs... délinquants — est à l'ordre du jour. En Allemagne la police de Francfort a inauguré un système non pas répressif mais jouant surtout sur l'amour-propre des conducteurs. Chaque automobiliste imprudent ou délinquant est signalé à l'attention des autres conducteurs ou même des piétons par des traits tracés à la peinture sur la carrosserie de son véhicule ; à cet effet les agents de la circulation ont été munis de pinceaux et de pots de peinture de différentes couleurs. Un trait épais et blanc sanctionne chaque contravention grave ou trois légères. S'il y a accident le trait est rouge. Voilà une suggestion...

FIAT

PLUS D'UN DEMI-SIÈCLE DE PRODUCTION AUTOMOBILE

Modèles 1954

FIAT 1900 A	*Berline normale — « Grande Vue »*
FIAT 1400 A	*Berline* avec moteur à essence avec moteur Diesel
FIAT Nouvelle 1100	*Normale — Familiale — Tourisme rapide*
FIAT 500 C	*Belvédère — Transformable*
FIAT 8 V	
FIAT Campagnola	avec moteur à essence avec moteur Diesel

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF : **Garage ROCHAMBEAU**

*17 - 23, rue de Chaillot, PARIS XVI^e^*

JEUNE ET SOLIDE, le porteur de hotte fait la navette entre les vendangeuses et les charrettes qui transportent au cuvier la récolte.

LA CUEILLETTE DES RAISINS se déroule toujours dans une joyeuse atmosphère, mais les grappes que coupe cette jolie vendangeuse ont donné bien des soucis avant d'arriver à maturité.

RENVERSER dans le fouloir le douil lourdement chargé de raisins demande un solide gaillard qui à la force ajoute l'adresse et le tour de main.

LE SANG DE NOS VIGNES

VENDANGES, ce mot a une sonorité de fête. Il évoque des journées joyeuses, pleines d'allégresse. A travers les âges, le tableau de ces journées n'a guère changé et le souvenir des scènes bucoliques chantées par les poètes revit avec une parfaite fraîcheur dans les gestes des vendangeurs et des vendangeuses d'aujourd'hui. Jeunes et vieux rient, chantent, s'interpellent et le travail s'accomplit dans la bonne humeur, surtout quand le soleil veut bien être de la partie.

Pourtant, si le scénario ne varie que peu, les conditions des travaux ont bien changé. Aujourd'hui, les tracteurs remplacent les chevaux à peu près partout. Et dans les grandes exploitations où une main-d'œuvre occasionnelle vient pour quelque temps renforcer le personnel sédentaire, on observe le repos dominical et la journée de huit heures. Evidemment, on n'aurait point songé autrefois que la cueillette pût s'interrompre.

Et pourtant, si ces journées de vendanges sont des jours de fête, ce n'est pas sans quelque appréhension que le vigneron voit les voitures rentrer dans la cour et leur chargement précipité dans le pressoir. Recevra-t-il le prix de ses efforts ? La vigne tiendra-t-elle ses promesses ? Que sera le vin qui va sortir des grappes ? L'année sera-t-elle une « grande » année dont on se disputera les bouteilles ?

Car la vigne est bien souvent décevante pour qui la soigne. Les années se suivent et ne sont point toutes « grandes ». Et c'est en vain parfois que l'homme s'est évertué, n'omettant rien de ce qui peut contribuer à préparer de bonnes vendanges. Sa peine est inutile si le soleil et la pluie ne s'accordent pour dispenser, et dans de justes proportions, leurs bienfaits alternés et non moins nécessaires les uns que les autres.

Jusqu'à la dernière minute il lui faut craindre. Jusqu'à la dernière minute il lui faut espérer le rayon qui donnera la dernière couche d'or ou le nuage qui viendra gonfler un grain un peu maigre.

Travail délicat que celui de la vigne et travail pénible ! Tout est à redouter, tout est sujet d'inquiétude : les intempéries, les maladies, les insectes. Il faut multiplier les sulfatages, il faut lutter de vitesse avec la redoutable « pourriture grise » qui, le matin, a attaqué un grain et le soir a corrompu la grappe entière.

L'empirisme ne règle plus seulement aujourd'hui la démarche du vigneron. La science lui apporte son aide. Maintenant il est devenu quelque peu chimiste. Oh ! non point pour adultérer le jus de la vigne et en faire un breuvage qui devrait plus au laboratoire qu'à l'arbre de Noë, mais bien au contraire pour parvenir à la meilleure qualité. Tous les grands crus sont soumis, dans ce dessein, à maintes épreuves. Avant de vendanger, le vinificateur actuel — et c'est souvent le propriétaire lui-même qui opère selon

DEGUSTER CONVENABLEMENT un vin est un art qui réclame beaucoup d'expérience au service d'un odorat subtil et d'un palais délicat.

CHARDIN

NATURE MORTE

LE VIGNERON moderne ne s'en remet plus au seul empirisme et la science l'aide dans ses estimations d'alcool, de sucre, etc., pour mener à bien la vinification. Ci-dessus, un terroir fameux : Saint-Emilion.

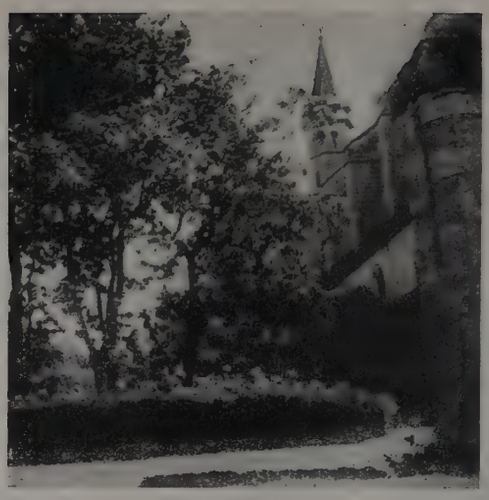
DANS LE DOMAINE qui accompagne cette ancienne demeure mûrit sous le soleil d'Aquitaine un des plus prestigieux crus du Bordelais, le château-yquem.

des méthodes éprouvées — procède à des prélèvements sur les différents cépages dont le vignoble est planté. Ces cépages, il conviendra de les mélanger dans des proportions soigneusement déterminées pour que chacun d'eux apporte ses meilleurs éléments au résultat final. Il faut rechercher le sucre et l'acidité, apprécier le moment exact de la maturité. Pendant que les vendanges se déroulent, le moût est analysé. Ainsi, l'art de faire le vin s'enrichit de toutes les protections que peut lui apporter la science.

Assurément, cette assistance scientifique est fort utile et l'on ne saurait plus s'en passer. Mais il ne faut pas oublier pourtant que l'expérience du vigneron reste sans doute la plus précieuse garantie de cette qualité qui assure le renom des vins de France. Que de sagesse emmagasinée dans les dictons où se reflète cette expérience ! Certes, nous l'avons dit, les conditions de la culture se sont, en plus d'un endroit, modifiées, et l'industrialisation est venue. Pourtant c'est encore, on peut le dire, le caractère relativement artisanal qui maintient la qualité. Il y a là comme un reflet de cet individualisme qu'on reproche souvent aux Français et qui, en ce cas, il faut l'avouer, a du bon.

VIEUX FANTOMES ET ROBES JEUNES

par Jacqueline de Mauduit



Ces vieux murs, restes de la chapelle gothique dont les Cisterciens (XIIe siècle) effectuèrent les fondations, et ce prieuré dont l'hôte actuel a très harmonieusement restauré les anciennes splendeurs, doivent s'étonner de voir passer ces jeunes filles aux robes modernes et dont l'élégance mutine contraste avec les sévères perspectives du lieu.

C'est pourtant encore au génie et au goût de la « dame du prieuré », Mlle Carven, que sont dues ces réalisations de haute couture.

Je ne pense pas que les fantômes des moines en soient offensés.

CE MAGNIFIQUE PRIEURE fut sauvé des flammes en 1791, lors de l'occupation du château voisin et du sac du monastère par les « patriotes ».

DEUX ASPECTS de la vaste salle, actuellement salle à manger et living-room, qui servait jadis de lieu de réunion aux moines du chapitre du Breuil. Photo du haut : on remarque l'énorme poutre transversale décorée de motifs multicolores d'époque ; en bas, le blason d'Henri IV voisine avec celui de la ville d'Ivry.

DANS L'ANCIENNE CHAMBRE des prieurs, sur les murs et les poutres, les blasons et les noms de ceux qui se succédèrent à la tête du monastère jusqu'à la Révolution.

LA SAINT-HUBERT est pour M^lle^ Carven l'occasion de recevoir quelques chasseurs amis. En leur honneur on a, sur la table Renaissance où se dressent des flambeaux anglais, disposé napperons et serviettes du service « Cor de chasse » avec le service d'assiettes « Châteaux de France ».

CES ROBES de cocktail de chez Carven, en dentelle rose et en velours bleu France (Châtelaine), sont avec le jersey jaune la réplique des tons des fleurs de ce salon.

UNE CURIEUSE PORTE flamande donne accès à la salle commune. Sur ses battants, une inscription bilingue affirme avec humour : « Il n'y a personne. »

EN HAUT, A GAUCHE, vue extérieure de la propriété. A droite, M^lle^ Carven prépare le thé. En bas, à gauche, la chapelle vue des ruines du chœur. Dans les niches du mur extérieur, des plaques de feu dont l'une porte les armes de France et de Navarre accolées.

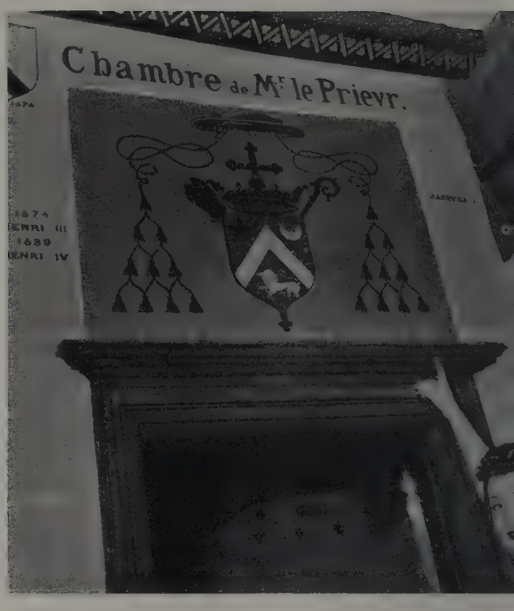
SUR LA POUTRE centrale de la chambre à coucher, une inscription en vers proclame les bienfaits de la nature et la bonté du Créateur.

DE L'ARMATURE DE BOIS du plafond on s'attend à voir surgir Robin des Bois, interrompant le festin en cours.

DANS UNE NICHE, au-dessus de l'escalier en colimaçon qui mène à la salle commune, veille une Vierge française en buis, du XV^e siècle.

DANS UNE DES CHAMBRES A COUCHER, un lit italien du XVI^e siècle, surmonté de deux angelots. Le fauteuil Louis XVI est recouvert d'une tapisserie à motif champêtre.

SUR LE CARRELAGE, on trouve alternées les initiales des deux souverains qui prodiguèrent leurs bienfaits au monastère : Henri IV et François I^er. Des crosses évoquent les prieurs ; la coquille Saint-Jacques rappelle Compostelle ; le croissant, les expéditions en Terre Sainte, l'aigle mérovingien, les origines de la maison de France.



AU-DESSUS de la porte de l'ancienne chambre des prieurs, les armoiries du plus célèbre d'entre eux.

DEUX PORTES d'armoire, une ogive et... une salle de bains toute moderne.

DANS la pièce d'André Birabeau, « Souviens-toi, mon amour », que vient de créer le théâtre Edouard VII, les deux principaux personnages, incarnés par Suzet Maïs et Claude Dauphin, vieillissent de trente ans entre le premier et le second acte.

LES PIÈCES DU MOIS

PAR GILLES DEBOISGE

POUR représenter « l'Amour médecin » et « le Mariage forcé », une troupe de jeunes, la Compagnie Lionel-Baylac, a dressé ses tréteaux en plein air, sous les arbres de la place Furstenberg, qui est assurément une des plus jolies de Paris. A deux pas de Saint-Germain-des-Prés et de son tumulte, le silence n'y est guère rompu que par les jeux des enfants.

L'endroit était bien choisi. Les lampadaires isolaient un moment dans un rectangle de lumière crue les personnages de la comédie, et, peu d'instants après, la place retombait dans l'ombre tandis que, dans l'atelier de Delacroix, tout proche, les acteurs allaient changer de costume. La nuit était favorable. Et le public, où se trouvaient beaucoup de jeunes, a accueilli avec sympathie l'effort des comédiens. Ils ont utilisé avec adresse l'espace dont ils disposaient afin de donner à leur spectacle de la variété et de l'animation. Ils ont beaucoup de bonne volonté, de bonne humeur. Ils se sentent à coup sûr dans la ligne de Molière au temps où celui-ci parcourait les provinces. Et l'on a pour eux la bienveillance que méritent des tentatives dont on n'ignore pas qu'elles sont toujours hasardeuses, mais qui témoignent d'un amour sincère du théâtre. Et puis il faut ajouter que Molière sert ceux qui le servent. A écouter discuter Marphurius et Pancrace, à entendre le quatuor des morticoles de « l'Amour médecin », comment ne pas rire aux éclats ? Il faudrait être bien malhabile pour ne pas tirer parti d'un pareil texte.

LE début de la saison a été, au fur et à mesure de la réouverture des théâtres, occupé par des reprises. On a revu de la sorte à peu près toutes les pièces qui avaient obtenu du succès : « Clérambard », « Colombe », « Treize à table », « les Hussards », « l'Alouette », « Dialogue des carmélites ». A l'abri de ces titres éprouvés, la saison s'organisait et la deuxième quinzaine de septembre n'était pas entamée que La Michodière ouvrait le feu avec une pièce de Jules Roy, écrivain et aviateur, « les Cyclones », qui a pris un départ favorable.

SIGNALONS, à la Gaîté-Lyrique, une très brillante reprise d' « Andalousie », l'opérette de Francis Lopez à laquelle Mme Germaine Roger a assuré une présentation dont la somptuosité excite l'émerveillement des spectateurs. La voix chaleureuse de Rudy Hirigoyen, la bouffonnerie puissante de Maurice Baquet, l'aimable talent de leurs partenaires féminins contribuent au succès de cette reprise.

A LA MEMOIRE DE LOUIS BEYDTS

A l'occasion du premier anniversaire de la mort de Louis Beydts, directeur de l'Opéra-Comique, survenue le 15 septembre 1953, un service religieux a été célébré en l'église de la Trinité. L'après-midi, à l'Opéra-Comique, a été présentée la maquette du mémorial, œuvre du sculpteur G.-N. Rispal, destiné à perpétuer le souvenir du charmant musicien trop tôt enlevé à son art et à l'affection de ses amis.

ART FLAMENCO PUR

AU THÉATRE DES CHAMPS-ELYSÉES

« Sans toi, ma vie, pourquoi vouloir vivre ? »

Encore une fois l'imploration d'amour, encore une fois le rite étrange au seuil tragique du bonheur... L'homme parle à la femme, « à celle qui donne la lumière et qui construit les jours ». Il l'assaille de sa peine et de sa tendresse, la supplie, comme jadis les exilés, les parias suppliaient la Vierge dans le chant de la « Debla ». « Viens, guérisseuse, et guéris ma douleur. » Autour des chanteurs aux voix ténues ou déchirantes, les « aficionados », qui savent que le chant est sacré et que la danse naît de la joie et de l'angoisse, se taisent, mains nouées, immobiles. Ils regardent souffrir le « cantaor » comme ils regardent souffrir les Christs lacérés, torches rouges des Pasos, comme ils regardent le sang noir du taureau couler sur le sable de l'arène. Ils écoutent tête baissée, cœur serré, comme ils écoutent hurler la bête blessée, au long du sacrifice, comme ils écoutent mourir l'homme tout seul avec son âme.

Vicente Escudero, témoin et créateur d'un art pur, danse seul la « Seguiyira ». Sarment noir... Brutal, sec, lapidaire, il se retourne parfois sur l'ombre de sa terreur et la piétine. On retrouve dans cette danse — qui me semble la quintessence de l'expression flamenca — nettement dessinés, trois des « mudras » hindous, marque d'une origine séculaire. Escudero dans sa sobriété, le cœur serré, les gestes larges — parfois la vision d'un Christ en croix, parfois celle d'un gisant de pierre — redit indéfiniment la passion de vivre, la douleur d'aimer, la révolte de mourir. Je ne vois point ici de « spectacle », mais un témoignage poignant. Carmita Garcia, flamme mélancolique, et Rosita Duran, petit soleil, tournent autour de lui comme une obsession merveilleuse. Escudero accomplit le miracle d'amener en France ces trois chanteurs qui ne chantaient que pour les « aficionados ». Juan Varès module les yeux fermés, et la courbe de sa mélodie reflète une influence grégorienne. Pépé de la Matronna forge des « sàétas » déchirantes. Raphaël Roméro chante la « Péténéra » comme personne. Tous trois accompagnés de Périco el del Lunar — qui caresse sa guitare et en tire des sons de soie, de feuilles et d'eau contrastant étonnamment avec la soif — tous trois chantant l'âpre « Martinete », chant de forge, illustrent à merveille la phrase de Montherlant :

« Chacun jette plus ou moins loin sans arriver à l'eau de son âme, enfin quelqu'un jette si profond que l'eau de l'âme est atteinte, elle monte, elle apparaît dans la voix... »

Mais comme ce théâtre des Champs-Elysées est « difficile » pour un tel spectacle. Cette énorme salle, alors qu'il faudrait un cabaret enfumé, des spectateurs prêts à communier... l'atmosphère n'y est pas...

MARTINE CADIEU

L'Etoile a rouvert ses portes avec un excellent programme de music-hall. La vedette en est Henri Genès, dont la verve porte beaucoup. La partie chansons est confiée à Mathé Altéry, qui a du charme et de la finesse, et à Jacqueline Villon. D'excellentes attractions, les Vivollys, les Romanys et surtout les Meneghetti, mimes étonnants, complètent ce spectacle présenté par André Chanu et auquel une troupe de danseurs espagnols apporte une fougue frénétique.

GIULETTA MASINA et Anthony Quinn, l'extraordinaire couple de baladins de « la Route ».

LE MOIS CINÉMATOGRAPHIQUE

PAR DENIS MARION

LE FESTIVAL DE VENISE

LES critiques et les courriéristes n'avaient cessé de gémir depuis le début. A les entendre, jamais festival n'avait présenté moins d'intérêt. Aucun film ne venait secouer la torpeur des habitués. De ce train-là, le cinéma était condamné à disparaître à brève échéance. Et ainsi de suite, quand, la veille de la clôture, fut projetée « la Route », de Fellini. D'un seul coup, la salle de la Mostra entendit plus de sifflets et d'applaudissements qu'au cours des quinze jours précédents. Comme les applaudissements couvraient les sifflets, ceux auxquels le film déplaisait marquèrent leur mécontentement en applaudissant à tout bout de champ et à contretemps. Je croyais avoir déjà tout vu en matière de festivals. J'avais vu des salles unanimes enterrer sous leur désapprobation écrasante des œuvres de grande valeur comme « la Clef des songes », « Barrabas » et « Vacances romaines ». J'avais vu des salles non moins unanimes faire un triomphe à des bandes qui ne méritaient pas cet excès d'honneur, comme « Farrebique », « Miracle à Milan » et « Demain il sera trop tard ». Pour la première fois, je voyais une salle divisée en partisans et adversaires irréductibles.

« C'est une honte et un désastre », déclarait un producteur (concurrent, d'ailleurs).

« Le seul film dont on se souviendra dans dix ans, quand tous ceux que nous venons de voir seront oubliés », dit un autre.

« Il faudrait interdire à cette actrice de paraître encore à l'écran », estima un critique.

« Je veux absolument voir comment elle est dans la vie ! » se récriait un de ses confrères, qui ne se dérangerait pas de 5 mètres pour rencontrer Gina Lollobrigida.

Il n'existe qu'une explication à des opinions aussi contradictoires : « la Route » est quelque chose d'original et l'on sait que l'originalité déplaît autant qu'elle séduit. Voyons, en l'espèce, en quoi elle consiste.

Federico Fellini nous était déjà connu par « le Cheik blanc », une parodie de western, et par « I Vitelloni » (« les Inutiles »), une comédie douce-amère sur de jeunes provinciaux sans le sou. Pour sa troisième réalisation (il a derrière lui une longue carrière de scénariste), il a fait non seulement quelque chose de différent, mais d'imprévisible : non, comme c'est si souvent le cas au cinéma, à la suite de hasards commerciaux ou financiers ; au contraire, par propos délibéré, et doublement délibéré. Il voulait à la fois évoquer l'existence d'un nomade solitaire et mercenaire (et il songea d'abord à la situer dans l'Italie du moyen âge) et créer sur mesures un rôle à sa femme, Giuletta Masina (qu'on a déjà vue dans « Sans pitié »), ce qui n'est pas sans rappeler que le même propos est à l'origine de « l'Opinion publique » et de

« Pension Mimosa ». En passant, précisons que si les deux autres rôles importants sont tenus par les Anglo-Saxons Anthony Quinn et Richard Baseheart, ce n'est nullement pour des raisons de coproduction, mais parce que l'un et l'autre se trouvaient en Italie et qu'ils convenaient à la distribution.

Le thème de « la Route » est sans doute le plus éculé qui soit à l'écran : le cirque. Fellini l'a renouvelé en le prenant sous sa forme la plus misérable. A un épisode près, ce n'est même pas une pauvre troupe de forains, faisant les foires dans les villages perdus, mais un baladin loqueteux qui, à bord d'une pétrolette brimbalante, va d'un patelin à l'autre, répétant comme une mécanique un numéro minable qui n'est qu'un prétexte à mendicité.

Les protagonistes sont à l'avenant. Le baladin est une brute qui ne dépassera jamais dans son comportement le stade du primate : un gorille tiendrait sans peine son rôle. Le funambule est un déséquilibré : personnage lunaire, incapable de s'adapter à la vie et de prévoir les conséquences de ses actes. Quant à la fille...

D'abord c'est une enfant, et, du simple point de vue physiologique, elle nous est donnée comme impubère. Elle ne portera jamais que des vêtements ridicules, qui lui donnent l'allure d'une sorte de Harpo Marx femelle, et jamais, même par allusion, ne sera suggéré qu'elle peut paraître désirable (bien que le rapport qui la lie à son maître soit indiqué avec la précision voulue). Jusqu'au bout lui sera refusée la minute de transfiguration que Lilian Gish obtient dans « le Lys brisé » quand le Chinois fait une idole orientale de ce souillon des docks ou que la bossue qu'est Arlette Thomas dans « Pattes blanches » a quand même le droit de se figurer en rêve. Par surcroît, elle est arriérée. Ses deux expressions stéréotypées, l'une de plaisir, l'autre de déception, que certains lui ont reprochées avec tant d'acidité, constituent l'alpha et l'oméga de sa sensibilité. Pour comble, elle finira folle : pas du tout d'une folie de scène ou d'écran, verbeuse et histrionique à plaisir, mais d'une folie réelle, presque muette, mais absolument insoutenable à qui entretient un rapport normal avec le monde, même à sa grosse brute de maître.

L'écran réussit mieux que n'importe quelle autre technique à exprimer ces rapports à la fois simples et irrationnels, plus proches de ceux des animaux que de ceux des humains. Dans deux séquences, celle de la noce villageoise et celle de la procession, Fellini s'est montré véritablement égal à ce qu'il rêvait de faire, et elles suffisent à elles seules à mettre son film au premier plan. A d'autres moments, il a été moins bien inspiré. C'est ce qui m'empêche de mettre « la Route » au tout premier plan : encore conviendrait-il de le revoir en version sous-titrée, car il est difficile de juger à la première audition une œuvre dans une langue qui ne vous est pas familière.

A côté de cette révélation sensationnelle, le reste perd en importance. Il suffira de quelques brèves indications. Les Japonais ont donné deux films historiques, qui ont la même valeur que les précédents, sans atteindre à la classe de « Rashomon » ou de « la Porte de l'enfer », et un film moderne, « une Auberge à Osaka », qui est à tout le moins un très curieux document.

Les Américains ont offert une sélection d'une très haute qualité. J'en détacherai surtout « On the Waterfront », où Elia Kazan démontre qu'il est possible de faire de l'esthétisme plastique avec des décors vrais comme avec des constructions de studio, et « Executive suite », où Robert Wise, sans retrouver l'extraordinaire réussite de « The set up », met de la manière la moins apparente son extraordinaire virtuosité de réalisateur au service d'un scénario beaucoup plus astucieux qu'il ne paraît à première vue.

Les Italiens présentaient par ailleurs deux bandes dont la couleur était le principal attrait : « Sixième Continent », un documentaire sous-marin, et « Senso », un mélodrame historique où Visconti témoigne par moments de sa maîtrise.

Faut-il aussi mettre à leur crédit « Juliette et Roméo » que Castellani a tourné en suivant Shakespeare de près, avec des interprètes dont le seul mérite consiste à avoir l'âge de leurs rôles ? Pour ma part, je n'en ai pas aimé les couleurs criardes et je donne la préférence à la version hollywoodienne de George Cukor, qui remonte pourtant à 1936.

Enfin, les Français étaient représentés par le déjà connu « Touchez pas au grisbi » et par « l'Air de Paris », qui permet à Jean Gabin de se montrer égal à lui-même et de trouver en Arletty une partenaire digne de lui. Cela dit, Marcel Carné n'a pas à être particulièrement fier de son dernier-né.

L'AIR DE PARIS. — Une des scènes capitales du film, qui réunit les principaux acteurs. Assis : Arletty, Folco Lulli et Jean Gabin.

DERRIÈRE LE PLATEAU

LE côté mondain du Festival de Venise a été pauvre cette année. La subvention d'Etat, qui s'ajoutait à celle de la municipalité de Venise, avait été supprimée. On invoqua pudiquement la mort de Gasperi pour justifier l'absence de réceptions officielles. Les réceptions privées s'en ressentirent du coup. Pourtant celle des Américains donna lieu à une amusante compétition.

Depuis plusieurs semaines, des invitations avaient été lancées, à Londres comme à Paris, à Rome comme à Genève, par une certaine « Celebrity Inc. » (que de méchantes langues traduisirent par « Célébrités anonymes »). C'est une de ces curieuses entreprises qui vivent en publiant les « déplacements et villégiatures » en Europe et ailleurs de ce qui est considéré comme le gratin des Etats-Unis. Elle annonçait son intention de réunir ses clients à Venise le 30 septembre et de louer à cet effet le palais Vendramin, où mourut Wagner.

Earl Blackwell, manager de cette affaire, se mit en rapport avec le M. P. A. A. ! l'organisme qui assure, notamment, l'exportation des films américains, et le convainquit de lui accorder des subsides pour les frais, à charge d'inviter ceux qui n'étaient pas des célébrités, mais dont le cinéma devait tenir compte. C'est ce qu'on appelle faire d'une pierre deux coups.

Tout allait pour le mieux dans le meilleur des mondes quand le yacht du millionnaire sud-américain Arturo Lopez débarqua à Venise l'une des deux commères de Hollywood, Elsa Maxwell. Pour des raisons obscures, elle n'appartient pas à « Celebrity Inc. », elle n'avait donc pas été invitée : elle en ressentit une haine qui se traduisit par deux coups de téléphone. A la suite du premier, la municipalité de Venise refusa la location du palais Vendramin, en prétextant que celui-ci se trouvait au milieu d'un quartier pauvre, qu'offusquerait cet étalage de luxe. A la suite du second, le M. P. A. A. retira son patronage et son subside à Earl Blackwell et organisa au Lido sa réception personnelle, le même soir et à la même heure, c'est-à-dire le 3 septembre — car il avait fallu remettre la date — que « Celebrity Inc. » faisait la sienne à Venise.

Les Européens choisirent celle qui leur convenait, du moins ceux qui avaient été invités aux deux. Quant aux Américains, ils montrèrent, selon leur habitude, plus de sens pratique en allant aux deux : il leur en coûta les frais de canot à vapeur, mais ils s'arrangèrent pour les récupérer en whiskies.

UNE double page, traduite mot à mot dans un corporatif italien :

Du rire !

Du rire !

DU RIRE !

SALAMMBO

D'après le célèbre roman de Flaubert.

Musique de Moussorgsky.

Eastmancolor.

Ecran panoramique.

Chansons de « Tutto il mondo ».

Une coproduction italo-franco-américaine.

L'ermite de Croisset a dû se retourner dans sa tombe.

UNE IMAGE inattendue de Gina Lollobrigida dans « la Romana ». — Visconti dirige une prise de vue de « Senso » (ci-dessous), dont les couleurs ont fait sensation au Festival. — Le Père Brown, le prêtre-détective de G. K. Chesterton, tel que l'incarne Alec Guinness (ci-contre, en haut). — Le prêtre des dockers (Karl Malden) prononce, dans la cale du cargo, l'oraison funèbre de l'ouvrier écrasé par la chute d'un paquet de caisses (ci-contre).

TROIS VEDETTES JAPONAISES encadrent deux Européennes : la seconde à droite est Myriam Bru.

GLORIA SWANSON, au Lido, aussi fascinante qu'elle l'était à l'écran lors de sa réapparition dans « Boulevard du crépuscule ». — A droite, Maria Félix (qui sera bientôt la Belle Otero) débarque à Venise. — Ci-dessous, Gina Lollobrigida telle qu'on ne la voit jamais : fermant les yeux devant son image à l'écran.

LE MOIS LITTÉRAIRE

PAR GÉRARD CAILLET

LES IMAGES DE LA VIE

ETAIT-CE à force de lire des romans ? J'étais un peu las de l'imagination des autres...

Et puis c'étaient, en principe, les vacances. Je fus pris d'une fringale d'histoires vraies

⁂

MA première histoire se passe en Afrique du Sud. Je ne sais pas si c'est une histoire vraie : c'est une histoire tristement vraisemblable.

Celle de deux frères issus d'un mariage mixte : les hasards de la génétique font que le premier frère naît blanc, tandis que le second est « de couleur ». Peu à peu, les nécessités de la ségrégation (c'est le mot distingué qui sert à exprimer cette chose inexprimable) amènent les deux frères à séparer leurs existences ; bientôt le frère blanc demandera à l'autre de s'éloigner pour gêner le moins possible sa carrière, qui s'annonce très officielle. Jusqu'ici rien que de très charmant ; tout est traité avec tact et discrétion : je vous assure qu'on finit presque par plaindre le malheureux frère aîné que la pression sociale — comme dirait l'auteur des « Deux Sources » — contraint seule, somme toute, à se comporter si vilainement. Que voulez-vous, ce n'est pas sa faute s'il est né en Afrique du Sud ! Où l'aventure se corse, c'est lorsque ledit frère blanc est accusé, accidentellement, de meurtre et se trouve obligé de sortir de l'ombre son frère sombre, car les circonstances ont fait de celui-ci son unique témoin à décharge. Situation cornélienne !... Et conclusion très pessimiste.

On le serait à moins.

Le livre s'appelle « Maudit soit ce jour » (1), ce qui est un titre emprunté à Job avec beaucoup d'à-propos. Son auteur s'appelle Gerald Gordon et est, paraît-il, avocat au Cap. Il a écrit une œuvre émouvante

Voilà déjà quelque temps, je bavardais avec un auteur dramatique d'Afrique du Sud (ce pays est passionnant, ségrégation mise à part) ; je l'interrogeais sur l'état actuel du théâtre entre Orange et Transvaal :

« Quels sont, lui demandais-je, vos grands dramaturges ?

— « Grands » est de trop, me répondit-il. Nous sommes trois à écrire pour le théâtre, en Afrique du Sud : X..., Y... et moi... »

Nous connaissions déjà Alan Patton (« Pleure, ô mon pays bien-aimé ») parmi les écrivains sud-africains. Gerald Gordon est le deuxième. Tous deux me semblent assez grands. Qui sera le troisième ?

⁂

LA seconde histoire vraie est celle d'une Anglaise. Il est vrai que cette Anglaise est une ex-Française. Mrs. Robert Henrey s'appelait Madeleine quand elle était petite, et c'est tout simplement sa vie qu'elle nous raconte ; elle l'a intitulée « la Petite Madeleine » (2).

La petite Madeleine a vécu son enfance à Montmartre, dans un milieu d'Auvergnats pauvres, à une époque où il était particulièrement pénible de naître dans un milieu modeste, parce qu'il n'y avait, faute d'habitude, pas grandes chances d'en sortir.

Elle nous parle peu d'elle-même : beaucoup de sa famille ; énormément de ses voisins. Les personnages apparaissent et disparaissent à toutes les pages. Ils ont à peu près tous la même courbe de vie : on naît, on commence à travailler, on rencontre l'amour, on se marie, on s'aperçoit que l'on s'est trompé, on continue à rêver sur ses économies futures et on meurt à la tâche en laissant des enfants qui vous continueront assez exactement.

L'éditeur de « la Petite Madeleine » voudrait que l'œuvre fît penser à Dickens et à Colette : parce que c'est la peinture d'un milieu humble et qu'il y a beaucoup de détails ménagers. Cela ferait en réalité songer au monde de Zola. Au « monde » seulement, car, si le croquis est vif, vous chercheriez en vain une intrigue : il ne se passe rigoureusement rien. Que vouliez-vous du reste qu'il se passât entre ces naissances et ces morts ?

D'où vient que, finalement, une légère insatisfaction se mêle à notre intérêt ? Que voulez-vous : la vie n'est pas toujours un bon sujet de roman !

Mais c'était la vie que nous avions décidé de pourchasser aujourd'hui.

On la retrouve — mouvementée cette fois et pleine de rebondissements — dans la dernière œuvre de Jean-Louis Curtis : « les Justes Causes » (3).

Pleine de trop de rebondissements... « Les Justes Causes », c'est l'histoire de la Résistance et de la collaboration.

Ce n'est certes pas la première fois que cette période de l'histoire de France sert de prétexte à un écrivain ; c'est la première fois, sans doute, qu'un écrivain choisit de la peindre sans préjuger.

Aussi le livre se déroule-t-il sur le mode d'un perpétuel balancement : chaque cause n'est-elle pas juste aux yeux de celui qui la défend ? Et, pour peindre les deux, il faut défendre les deux.

Il fallait beaucoup d'art aussi pour réussir cette gageure où l'on se propose à chaque instant de nous heurter, chaque page détruisant le commencement de petites habitudes que les pages précédentes avaient instaurées en nous. Finalement Jean-Louis Curtis atteint à merveille son but : nous faire mesurer une fois de plus la petitesse de l'homme qui est en nous, sans boucher, pour cela, toutes les issues.

Ce dernier point est important : Jean-Louis Curtis, que j'admire beaucoup et qui a un grand talent, n'est pas un romancier désespéré.

Après quoi il convient, une fois de plus, de constater que cette hyper-objectivité, tout comme l'effacement extrême de Mrs. Henrey, s'oppose dans une certaine mesure au développement naturel de l'œuvre romanesque. Mais je ne vais pas réveiller la célèbre querelle qui opposa Sartre à Mauriac : c'est la vie que je désirais découvrir dans ces livres et non l'art. Respectant celui-ci, ils font à celle-là la part bonne.

(1) Corrêa. (2) La Table Ronde. (3) Julliard.

LE LIVRE QUE VOUS DEVEZ LIRE

PAR ALBERT MOUSSET

SI VOUS ÊTES INTÉRESSÉ PAR...

LE MYSTERE DE L'ATLANTIDE

JURGEN SPANUTH : « l'Atlantide retrouvée ? » traduit de l'allemand par Henri Daussy (Plon, 248 pages).

Peu de problèmes de géographie historique ont été débattus avec plus de passion que celui de l'existence de l'Atlantide. On compte aujourd'hui par milliers les ouvrages qui lui ont été consacrés, et les « atlantomanes » sont tenus par certains savants pour des rêveurs ou des mythomanes.

L'auteur de ce livre est un pasteur luthérien qui, dans sa petite communauté du Schleswig, a recueilli des traditions locales où il a cru découvrir la clé du mystère. En partant du récit de Platon, qui, pour lui, renferme autant de trésors cachés que les tombes de la Vallée des Rois, il a exploré les fonds rocheux aux abords d'Héligoland. Il y a découvert une ville engloutie, avec ses murailles, les restes d'un palais et d'un temple. Et il a acquis la conviction que c'étaient là les vestiges du site décrit par Platon et Homère, le pays de Poseidon, la « terre sainte » (Heiliges Land = Héligoland), capitale de l'empire atlante contemporain de l'âge de bronze.

Des cataclysmes auraient forcé sa population à traverser une Europe ravagée et dévastée par la famine pour trouver une nouvelle patrie. Ainsi, Grecs primitifs et habitants de l'espace nordique auraient été cousins, et le problème posé par les origines de la race hellène serait résolu.

PARIS

ARMAND LANOUX : « Physiologie de Paris » (Fayard, 320 pages).

Un essai de géographie sentimentale, sous la plume d'un poète romancier qui, flânant dans la capitale, découvre un monde de souvenirs évanouis et les ranime avec autant de grâce que d'érudition.

Ainsi nous mène-t-il de la cité gallo-romaine au Paris de Saint-Germain-des-Prés par une chaîne d'évocations où s'entremêlent la petite et la grande histoire, égayée d'anecdotes et de citations savoureuses. Voyage à travers le temps, dont l'allure endiablée et les plaisantes digressions tiennent le lecteur sous un charme continu.

Ce qui frappe le plus dans ce livre, c'est la prodigieuse connaissance qu'a l'auteur de l'anthologie parisienne, que ce soit celle des poètes, des mémorialistes ou des chansonniers. Ne serait-ce qu'à ce titre, son livre est assuré de rester au nombre de ceux qui auront le mieux contribué à restituer l'atmosphère de la capitale au cours des siècles. Paris dramatique, Paris roman, Paris galant, Paris bohème, Paris mode, Paris souterrain, tous les aspects de cet univers aux cent visages revivent sous nos yeux dans un décor d'une étourdissante variété qu'illustrent des images insolites : cartes postales, vieilles gravures sur bois, dessins modernes et caricatures.

L'AMOUR DE LA FAMILLE est un des traits dominants de l'âme corse. C'est encore une des formes de l'attachement à la terre natale, car le Corse garde toujours, loin de son île, le désir de revenir parmi les siens et de terminer ses jours près de ses ancêtres.

LA CORSE, TERRE DE TRADITIONS

EST, EN CETTE ARRIÈRE-SAISON, UN ÉDEN REPOSANT ET PARFUMÉ

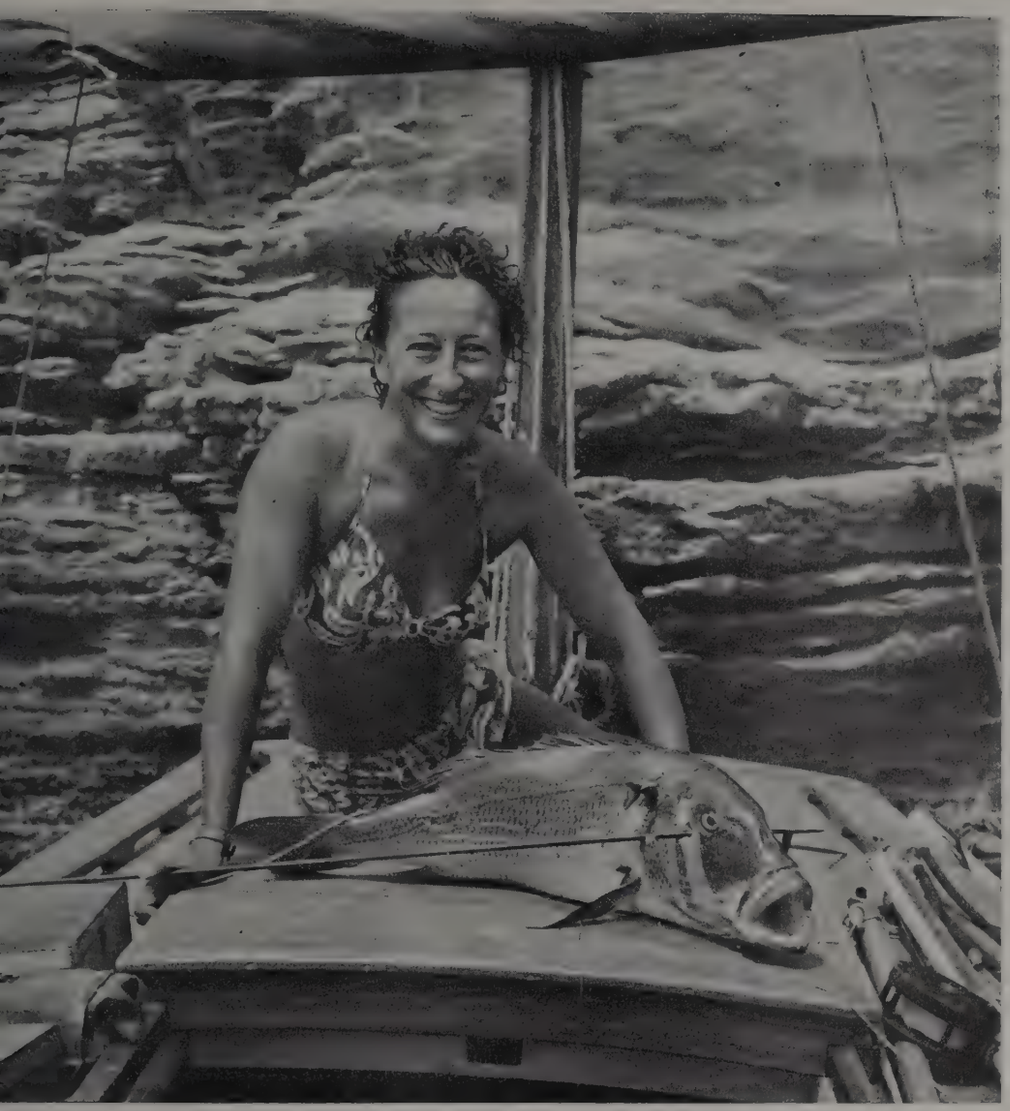
RAPPELANT ses souvenirs d'un séjour en Corse, André Chevrillon écrit (1) : « Je revois tantôt un champ couvert de fleurs sauvages, hauts asphodèles, blanches corolles de cystes si délicates qu'on ne peut les cueillir sans les faire tomber, mols pétales pourprés de lentisques, tantôt une de ces étroites routes qui montent obliquement, interminablement à travers des légions de conifères, ou bien un pré alpestre où des chèvres dégringolent d'un rocher ; ou encore un morceau de la mer, lointain, vaporeux, qui s'encadre entre deux escarpements ; parfois, la courbe pure et le bleu radieux d'un golfe, sous des tamaris, des cyprès ou des lauriers-roses en fleurs. Et toujours des montagnes, des montagnes, leurs noires fourrures de forêts, leurs longues crêtes pétrées dans l'azur éblouissant du ciel. »

Ce tableau enchanteur n'a pas cessé d'être vrai. Aussi comprend-on que les touristes qui ont séjourné, fût-ce même peu de temps, en Corse en aient conservé un souvenir inoubliable et qu'ils forment en partant le projet de revenir sur cette terre qui mérite si bien son nom d'île de Beauté. Nombreux sont ceux qui ont fait maintenant de la Corse, de ses calanques et de ses forêts leur séjour d'élection et qui lui reviennent avec une constante fidélité. Chaque année voit croître la légion de ces fervents que le bateau ou l'avion amène du continent sur les rives insulaires.

Si l'été voit ainsi accourir les touristes conquis par la beauté des paysages et par l'accueil d'une population dont le renom d'hospitalité n'est point usurpé, l'arrière-saison est

(1) Préface au livre d'Albert Detaille : *La Corse merveilleuse*, croquis et légendes.

ANGE



une époque particulièrement agréable. La température demeure chaude sans être accablante, et les belles journées ensoleillées permettent toutes les distractions de plein air et le plaisir du bain sur les magnifiques plages qui s'échelonnent le long des côtes.

D'ailleurs la mer n'est pas l'unique attrait de la Corse. L'intérieur de l'île offre des excursions multiples à travers des sites infiniment pittoresques, dans des villes pleines de caractère, des villages et des bourgades accrochés parfois au flanc de monts abrupts ou dominant des falaises à pic.

Terre où les traditions se conservent pieusement, où les coutumes séculaires demeurent vivaces, où l'âme antique, les croyances populaires s'expriment par quantité de chants et de légendes, de couleur âpre souvent et tragique. Il y a là un folklore des plus abondants qui n'a, certes, point encore livré toutes ses richesses.

La Corse a un passé qui remonte loin, une histoire fertile en événements. Citons encore André Chevrillon : « Les Phéniciens, les Carthaginois, les Grecs phocéens, les Romains, les Byzantins l'ont successivement possédée : aucun de ces peuples n'y a laissé sa trace. Au moyen âge elle a passé sous la domination de Pise, puis de Gênes, mais de la culture et des arts de l'Italie si voisine rien n'a pu s'y propager. »

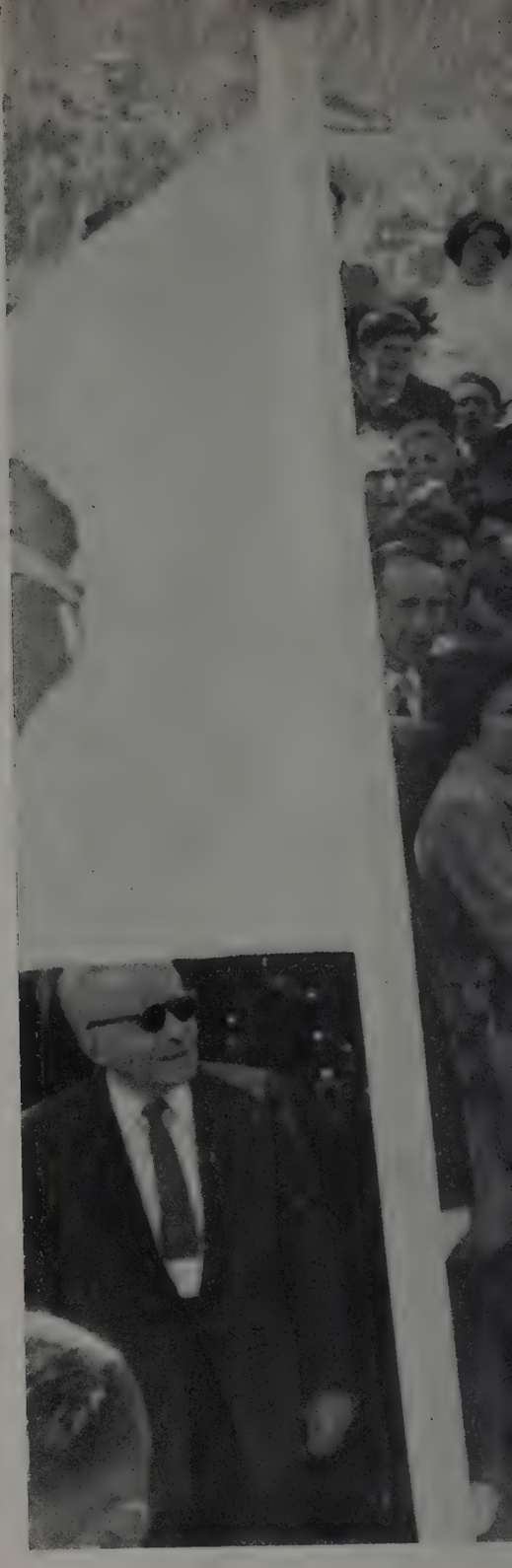
Un goût farouche de l'indépendance, tel paraît être le trait dominant du caractère corse. Et, pour cette indépendance, à toute époque, les autochtones ont lutté.

De ce passé violent, tourmenté, ils gardent la fierté, comme ils gardent le culte des hommes en qui s'est incarnée

LA PECHE est fructueuse au large des côtes de la Corse, et l'on comprend la satisfaction que manifeste cette jeune femme en voyant la belle prise qu'elle a harponnée après de tenaces efforts.

SUR LE QUAI d'un petit port les pêcheurs replient leurs filets qu'ils ont laissé sécher au soleil.

A UNE VINGTAINE DE KILOMETRES de Bastia, Saint-Florent est un port charmant et actif qu'animent de nombreuses barques de pêche.



EN HAUT DE LA PAGE, le monument élevé à Pascal Paoli dans sa ville natale de Morosaglia. Au-dessous, la stèle dédiée à la mémoire de Sampiero, près de Bastia. En bas, la messe célébrée en plein air par M^gr^ l'évêque d'Ajaccio avant l'inauguration de la statue de Paoli.

l'âme corse. Cette fidélité au souvenir confère une indéniable grandeur à des cérémonies comme celles qui viennent d'être dédiées à la mémoire de Sampiero et de Pascal Paoli, et auxquelles assistaient de nombreuses personnalités.

Elles furent précédées d'une soirée de gala organisée par le comité des fêtes sur la place d'Armes de Bastia à laquelle assistaient plusieurs milliers de personnes Cette foule acclama longuement M^me^ Isabelle Andréani à l'émouvante voix de contralto, puis le jeune baryton José Faggianelli, fils du maire de Bastia, titulaire de trois premiers prix aux derniers concours du Conservatoire et dont la voix magnifique et la précoce autorité justifient amplement ces récompenses.

POUR CETTE CEREMONIE de nombreux assistants avaient revêtu le costume local. A la tête de ces fervents de la tradition se trouvaient M. Emmanueli et la femme de l'ambassadeur de France à Londres, M^me^ Massigli.

LES CAVALIERS aux ceintures rouges, portant des flammes à tête de Maure, formaient un brillant peloton d'une centaine de membres.

L'enthousiasme se déchaîna avec l'apparition de Tino Rossi, venu en toute simplicité, en enfant du pays. Des ovations accueillirent chacune de ses chansons, et la seule déception des admirateurs de Tino fut de voir s'achever trop vite son tour de chant.

La même affluence se retrouva le lendemain à la plage de l'Arinella, près de Bastia, où, le 23 août 1553, Sampiero Corso, « le plus corse des Corses », débarqua pour soulever l'île contre les Génois.

Ce fut ensuite en l'honneur de Pascal Paoli qu'une grandiose manifestation réunit des milliers de personnes à Morosaglia. Le monument élevé dans sa cité natale à Paoli, pour exprimer, dit l'inscription gravée sur le socle, « la fidèle gratitude des Corses du monde », est dû au regretté sculpteur Raymond Servian, mort prématurément sans avoir eu la joie d'assister à l'inauguration de son œuvre. Le maître statuaire a représenté Paoli en tenue de général, tête nue, l'épée à la main. C'est un monument de fière allure. Plusieurs discours furent prononcés à cette cérémonie par MM. Dominique Ambrosi, président du Comité ; Seta, président du Conseil général ; Jacques Gavini, député, ancien ministre, et Savreux, préfet de la Corse. Et c'est au président Seta que nous emprunterons une conclusion aussi juste qu'éloquente :

« Ah ! Puissions-nous dire à la mère patrie, lui répéter que cette terre d'hommes, ce nid d'aigles, cette marche d'azur de ses frontières a des virtualités immenses, qu'elle pourrait un jour être un jardin, un éden reposant, un refuge parfumé à ceux qu'une vie de labeur et de trépidation désagrège dans les cités! »

EN ALGÉRIE, LA TERRE

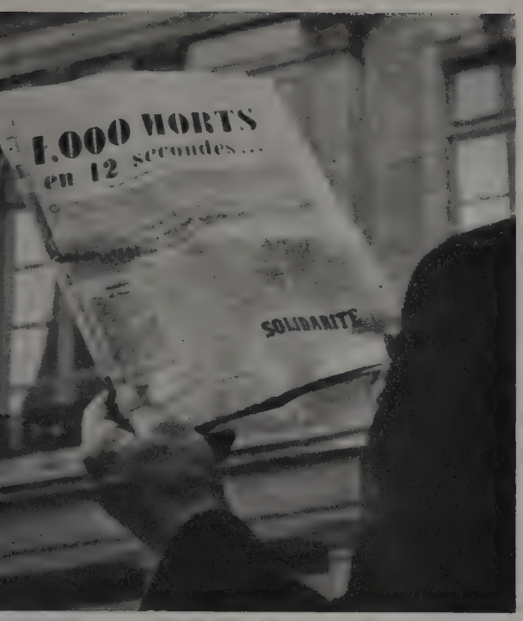
ARRIVE EN AVION sur les lieux du sinistre, le ministre de l'Intérieur, M. Mitterrand, que l'on voit près d'une jeune maman dont le bébé a été blessé, a assuré aux habitants qu'Orléansville et les villages détruits allaient être reconstruits dans les délais les plus brefs.

L'EPICENTRE DU SEISME se situe entre Orléansville et le village d'Oued-Fodda, mais les ravages se sont étendus jusqu'à Ténès et jusqu'à la région de Miliana. Dans un rayon de 30 kilomètres, maintes localités comme Bougainville, Vauban, Lamartine, Ponteba, Hanoteau, Flatters, Carnot, etc., ont été durement touchées, et certaines, totalement détruites.

M. ROGER LEONARD, gouverneur général de l'Algérie, s'est rendu dans les hôpitaux algérois pour visiter les blessés amenés par le « pont aérien ». Il s'arrête au chevet d'une jeune mère d'Orléansville qui venait de donner le jour à un fils quand le séisme s'est déchaîné.

SUR UNE COLLINE, à côté de maisons restées par miracle intactes, des pâtés entiers de pavillons nouvellement construits se sont écrasés dans les débris desquels les survivants s'efforcent avec précaution de récupérer quelques souvenirs de leur foyer si brutalement anéanti.

A TREMBLÉ



DANS LE CENTRE D'ORLEANSVILLE, des immeubles modernes, qui se sont éventrés comme sous l'effet d'une bombe, dévoilent la tragique intimité d'intérieurs paisibles dont les occupants ont été surpris par la mort dans leur sommeil. Inlassablement les soldats achèvent de fouiller les décombres.

UNE secousse sismique de 12 secondes dans la nuit du 8 au 9 septembre, et l'Algérie a connu une catastrophe sans précédent. Sous la terrible poussée souterraine, les immeubles de la coquette sous-préfecture d'Orléansville se sont ouverts, ensevelissant sous les décombres nombre d'habitants surpris en leur sommeil. Plus nombreuses encore ont été les victimes dans la vallée de l'oued Chelif, où des douars entiers, comme celui de Beni-Rached, ont été complètement anéantis.

Plus de 1.400 morts, des milliers de blessés encombrant les hôpitaux algériens, Orléansville détruit à 90 %, 15.000 gourbis disparus 60.000 sans abri, tel est le tragique bilan d'un séisme que de nouvelles secousses ont encore aggravé en jetant bas les derniers immeubles épargnés par la tourmente. Ce drame de la nature a suscité un admirable élan de solidarité à travers la France endeuillée et au delà de nos frontières, tandis qu'en Algérie les pouvoirs publics et les habitants sinistrés rivalisent d'ardeur pour redonner vie à cette région si cruellement frappée.

DANS L'HALLUCINANT DECOR DES RUINES, où la vie a repris son cours, une solidarité touchante se manifeste. Partout dans les squares, dans les jardins des villas, des lits ont été installés à l'usage des sans-logis, pour lesquels des centres de ravitaillement ont été improvisés.

★ AUX QUATRE COINS DU MONDE DU 22 AOUT AU 15 SEPTEMBRE

ATHENES, 22 AOUT. Devant cent mille manifestants de tous les partis rassemblés place de la Constitution, l'archevêque d'Athènes, M^gr Spyridon, affirme la volonté populaire de voir l'île de Chypre rattachée à la Grèce. Des incidents violents éclatent aux abords de l'ambassade britannique protégée par la police. Cette démonstration avait pour objet d'appuyer le recours présenté aux Nations Unies par le gouvernement grec en faveur du droit des Cypriotes à disposer d'eux-mêmes, recours auquel s'opposera Londres.

ROME, 22 AOUT. La dépouille d'Alcide de Gasperi, décédé à soixante-treize ans dans son Trentin natal, arrive à Rome où, après de grandioses funérailles nationales, elle reposera dans la basilique de Saint-Laurent-hors-les-Murs. La mort du leader de la démocratie chrétienne plonge dans l'affliction l'Italie, qui pleure le « restaurateur de la Patrie », et les milieux européens qui voient disparaître un des pionniers de la C. E. D. à l'heure même où va être jeté bas l'édifice dont il avait été l'un des plus zélés constructeurs.

PEKIN, 24 AOUT. Après avoir été l'hôte de M. Malenkov à Moscou, M. Attlee, qui visite la Chine accompagné de M. Bevan, le leader neutraliste, et d'une délégation du « Labour Party », a été reçu longuement par Mao-Tsé-Toung, président de la république populaire chinoise, avec lequel il s'est entretenu de la situation internationale, du problème de Formose... et des relations commerciales entre Londres et Pékin. L'ex-premier travailliste assure qu'il n'a pas noté, dans son voyage, d'exemple « patent » de l'influence russe.

RIO-DE-JANEIRO, 25 AOUT. « Je lègue ma mort au peuple après lui avoir donné ma vie », avait écrit le président Getulio Vargas, qui, contraint à trois mois de « mise en congé » par les chefs militaires brésiliens, s'est tiré, la veille, une balle dans le cœur. Ce drame provoque une violente crise de désespoir parmi ses partisans travaillistes. Tandis que sa dépouille mortelle quitte la capitale par avion, la foule populaire s'en prend aux journaux de l'opposition dont les camions vont être incendiés.

PARIS, 28 AOUT. Un nombreux public se presse le long du Palais-Bourbon dans l'espoir de suivre la discussion sur la défense européenne. Mais le débat sera réduit aux seuls réquisitoires « anticédistes ». La question préalable, appuyée par M. Mendès-France, étant votée par 319 voix — dont 100 communistes — contre 264, les partisans de la C. E. D. n'auront pas la parole. Ce vote de procédure rend caduc un traité paraphé depuis trente mois au nom de la France et que quatre des nations signataires avaient ratifié.

PARIS, 2 SEPTEMBRE. Le conflit sur la Communauté européenne de défense avait déjà amené, le 13 août, avant Bruxelles, la démission du général Kœnig et de deux autres ministres « anticédistes ». La position prise par M. Mendès-France dans le débat provoque à l'autre bord le départ de trois ministres partisans de la C. E. D. : MM Claudius-Petit, Emile Hugues et Bourgès-Maunoury que l'on voit (de g. à dr.) quittant le Quai d'Orsay avant la fin du Conseil. Un remaniement restreint du cabinet en résulte.

NAPLES, 3 SEPTEMBRE. Partis le 24 août sur le luxueux paquebot « Agamemnon » pour une croisière en Méditerranée, les quatre-vingt-douze invités des souverains grecs : rois et reines en exercice ou en exil, prétendants, princes et princesses du sang, sont de retour à Naples, enchantés de ces vacances sans nul protocole. Au cours de leur périple, les touristes royaux ont excursionné dans l'île de Santorin où l'on voit (de g. à dr.) S. M. Frederika, l'ex-reine d'Italie Marie-José ; la reine Juliana et le roi Paul de Grèce.

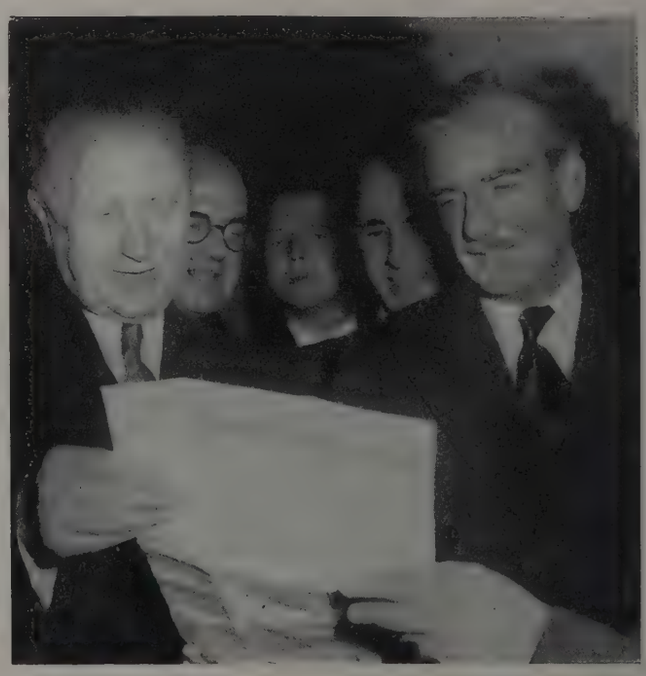
HANOI, 4 SEPTEMBRE. Libéré par le Vietminh, le général de Castries accoste au bac des Quatre Colonnes, sur le fleuve Rouge, où le général Cogny l'attendait. Très fatigué, le visage émacié, l'ancien commandant du camp retranché de Dien-Bien-Phu ne peut contenir son émotion en écoutant « la Marseillaise ». « Je n'ai jamais hissé le drapeau blanc à Dien-Bien-Phu », déclare le général, qui, après un court repos à l'hôpital de Lanessan, se rendra à Saïgon pour faire au général Ely son rapport sur sa captivité.

★ AUX QUATRE COINS DU MONDE DU 22 AOUT AU 15 SEPTEMBR

BELGRADE, 5 SEPTEMBRE. Quelques semaines après la signature en Slovénie, le 9 août, du traité d'alliance gréco-turco-yougoslave qui assure la défense mutuelle des trois pays contre toute agression éventuelle, M. Djelal Bayar, le président de la République d'Ankara, s'est rendu en visite officielle à Belgrade, où il est l'hôte du maréchal Tito. L'accueil chaleureux que lui réservent les populations durant son séjour marque un nouveau resserrement des liens qui unissent, maintenant, les deux Républiques balkaniques.

BAGNOLES-DE-L'ORNE, 7 SEPTEMBRE. Le président de la République a terminé la cure qu'il a suivie ponctuellement durant trois semaines dans la coquette station normande, regagnant chaque jour le manoir de la Géraudaie, près de La Ferté-Macé, où l'attendaient de nombreux dossiers... car la politique n'a pas chômé durant ces vacances présidentielles. Les curistes, que sa simplicité souriante avait conquis, saluent le président de la République et M^me^ René Coty au moment où ceux-ci quittent l'établissement thermal.

MEAUX, 12 SEPTEMBRE. Pour le 40^e^ anniversaire de la Marne, des cérémonies du souvenir se déroulent sur les « hauts lieux » de la bataille légendaire où l'héroïsme surhumain de nos soldats, cependant épuisés, et l'intelligence tactique du haut commandement endiguèrent la ruée des armées de von Kluck. Les anciens combattants de la Marne se sont groupés devant le Mémorial de la Victoire portant sur son socle l'ordre du jour du général Joffre, qui préluda à l'une des plus glorieuses épopées de notre histoire.



BONN, 13 SEPTEMBRE. M. Anthony Eden poursuit son circuit à travers les capitales occidentales dans l'espoir de réaliser un accord sur les moyens de promouvoir l'unité européenne et de régler le problème allemand. Ayant obtenu à Bruxelles l'adhésion des ministres du Benelux, il va quitter le chancelier Adenauer, qui a approuvé ses suggestions, pour gagner Rome, où il trouvera le même appui. Mais ses entretiens avec M. Mendès-France montreront combien il est difficile de trouver une formule remplaçant la C. E. D.

Variété dans ses unis

TISSAGES VOIRON-CHARTREUSE S.A.

LYON

MARQUE DÉPOSÉE

Impressions de Lyon

Renommée dans ses impressions

AUTANT EN EMPORTE LE VENT

A PROPOS du problème toujours controversé des inventions et du problème plus controversé de leur paternité, je me permets d'ouvrir une parenthèse et de rapporter, dans la version d'Alphonse Allais, une aventure de Mark Twain.

Le célèbre humoriste, en compagnie de quelques compatriotes, visitait l'Italie.

Arrivés à Gênes, ils tombèrent sur un guide extraordinairement prolixe, d'un enthousiasme débordant et communicatif.

Marc Twain et ses amis s'amusaient fort à ne pas partager la conviction du pauvre homme et, au contraire, à juger piteux les plus beaux points de vue, les plus merveilleux objets d'art qu'il leur désignait.

Un jour, le guide crut avoir trouvé l'objet qui toucherait le cœur de ses clients américains.

Exhibant d'une vitrine un précieux parchemin, la voix tremblante d'une émotion contenue :

« Messieurs, dit-il, un autographe de Christophe Colomb.

— De... qui ? fait froidement Twain.

— De Christophe Colomb.

— Christophe... comment ?

— Christophe Colomb.

— Qui est-ce, ça, Christophe Colomb ?

— Mais, messieurs, Christophe Colomb ! Celui qui a découvert l'Amérique ! »

Mark Twain haussa les épaules.

« Découvert l'Amérique ? Quelqu'un a découvert l'Amérique ?... Qu'est-ce que c'est encore que cette vieille légende italienne ?

— Mais, monsieur, ce n'est pas une légende... c'est de l'histoire ! »

Twain se tourna vers ses compatriotes :

« Est-ce que vous auriez jamais entendu parler d'un Italien qui aurait découvert l'Amérique ? »

Et chacun de répondre gravement :

« Jamais nous n'avons entendu rien dire de tel, même par de vieilles nourrices.

— Vous voyez bien, mon cher guide, reprend Twain, que vous êtes mal renseigné. Mes amis et moi sommes Américains, et si quelqu'un avait découvert l'Amérique, nous le saurions. »

Le pauvre homme s'épongeait. Twain poursuivit :

« Et alors vous dites que ce parchemin est un autographe de cet individu... Comment l'appelez- vous ?

— Christophe Colomb.

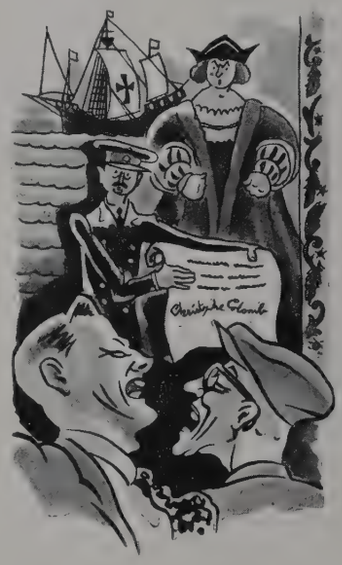
— Christophe Colomb... Ecrit de sa main ?

— De sa propre main.

— Quel âge avait ce monsieur quand il écrivit ces lignes ?

— Une trentaine d'années, environ. »

Un grand éclat de rire secoua Mark Twain et ses amis.



« Trente ans ? Cet homme avait trente ans quand il écrivit cette page !... Mais, mon cher monsieur, quand vous viendrez en Amérique, je vous montrerai des cahiers d'école écrits par des gamins de sept ou huit ans, beaucoup plus lisibles que l'autographe de ce... Comment l'appelez-vous ?

— Christophe Colomb.

— De ce Christophe Colomb !... Et jamais on n'a eu l'idée de mettre ces cahiers dans des vitrines et d'en étonner les étrangers qui viennent visiter nos villes. »

CE que je voulais dire, c'est que plus on prospecte la tradition orale ou la tradition écrite, et plus on a de peine à désigner l'homme, le peuple ou la peuplade dont le génie modifia, sur tel ou tel point déterminé, l'aspect primitif du monde ou le mode de vie de ses habitants.

Prenez le cas de l'automobile...

Qui a inventé l'automobile ?

Je possède heureusement l'un des plus anciens documents auxquels puissent se référer les chercheurs soucieux de précision. Il s'agit d'un curieux grimoire dont la publication fut assurée aux environs de l'an 1900 par un certain Claude Augé et qui s'intitule : « Nouveau Larousse Illustré, dictionnaire universel encyclopédique. » Voici ce qu'on lit à la page 600 du premier tome de cet ouvrage considérable :

Automobile (du gr. *Autos*, soi-même et de *mobile*) n. m. Véhicule qui mû par un agent tel que la vapeur, l'électricité, etc., semble se mouvoir par lui-même : un automobile. *Voyages en automobile.*

— *Adject.* : une voiture automobile.

— *Encycl.* : c'est un ingénieur français, Cugnot, qui construisit en 1769 le premier véhicule *automobile* connu. Il consiste en un chariot à vapeur que l'on voit encore au Conservatoire des Arts et Métiers. Cugnot eut des imitateurs, tels que Griffith (1821), Benstall et Hill (1824), Fischer et le marquis de Stafford (1859) qui perfectionnèrent le type primitif. Néanmoins c'est seulement à l'exposition universelle de Paris, en 1889, qu'apparut pour la première fois un modèle à peu près pratique dû à l'ingénieur Serpollet. Le moteur était à vapeur. L'année suivante, le moteur à pétrole de Daimler, qui devait provoquer une révolution dans l'industrie, actionnait les premières voitures de MM. Panhard et Levassor dont le nom restera lié aux débuts et au triomphe rapide de la locomotion automobile... En 1894, la course-concours de Paris à Rouen eut pour résultat de classer les découvertes et les applications pratiques. De ce jour date vraiment l'ère de l'automobile à vapeur, au pétrole et à l'électricité.

... Afin de rendre plus rapide et plus douce la marche de ces véhicules on entoure leurs roues de bandages pneumatiques. Pour développer le goût de l'automobile et favoriser son extension, l'industrie privée crée des ateliers de réparation et des dépôts de pétrole... Les automobiles ont fait leurs premiers tours de roues au milieu de tâtonnements pénibles et leurs progrès, aux différents points de vue du prix de revient, de la solidité, de la rapidité, etc., ne se réalisent qu'avec lenteur ; mais ils sont destinés à un avenir de plus en plus brillant, car ils rendent d'importants services au commerce, à l'industrie et au tourisme. »

Ce texte capital est illustré d'une planche de dessins où l'engin de M. Cugnot voisine avec quelques appareils de l'époque : le phaéton Serpollet, le tricycle automobile de Dion et Bouton, la voiturette Bollée et l'ancêtre des jeeps — une extraordinaire « quatre-places » surmontée d'un dais comme on en voit aux processions de la Fête-Dieu — qui participa aux manœuvres du 18e corps.

Bien des obscurités se trouvent, après cela, dissipées.

Je suis sûr pourtant qu'on discutera et disputera longtemps sur le nom de celui qui, ayant harmonieusement ajusté le moteur à explosion, le delco, le différentiel, le disque d'embrayage, l'essuie-glace, la direction démultipliée, la suspension hydraulique, le pneumatique à basse pression, le toit ouvrant et le phare antibrouillard, parvint à faire tenir dans un espace restreint, sous un capot de ligne élégante, une multitude de chevaux propre à épouvanter les postillons du temps jadis.

L'AUTOMOBILE — je vous renvoie aux indications précédentes — était à sa naissance de sexe masculin. Suivant une mode qui ravage les deux hémisphères, elle est maintenant du sexe féminin.

Vous m'excuserez, je l'espère, de m'être désintéressé, jusqu'à présent, des circonstances qui entourèrent cette évolution anatomique. En revanche, je sais de bonne source que les automobilistes, eux, n'ont guère changé depuis les jours où, vêtus de peaux de bêtes, la visière

de la casquette sur la nuque et les yeux cerclés de lunettes horrifiques, ils se lancèrent à la conquête des monts et des vaux. Grâce à un aimable spécialiste de la table tournante, j'ai pu, en effet, converser très longuement avec l'un de mes illustres confrères, M. Jules Claretie, qui, dès 1904 — il y a donc juste cinquante ans — accorda une attention toute particulière au phénomène automobile.

Lorsque l'esprit fut là et que son identité fut établie, je commençai par lui conter l'histoire de cet apprenti policier à qui un examinateur demandait ce qu'il ferait s'il était poursuivi par des bandits roulant à cent à l'heure, et qui répondit sans hésiter : « Je ferais du cent dix ».

M. Jules Claretie consentit à rire.

« Ce que je tiens à constater, ajouta-t-il, c'est le changement considérable apporté dans nos mœurs par l'automobilisme triomphant. On peut dire qu'il a plus profondément modifié notre vie quotidienne que certaines révolutions politiques. Il a non seulement ouvert des débouchés à l'activité humaine, mais il a créé une mentalité spéciale, il a fait naître une sorte de folie particulière — notez que j'en suis resté à 1904 — qui est tout à fait caractéristique de notre humeur contemporaine, la folie de la rapidité. La constatation, au surplus, n'est pas nouvelle. La science l'a notée bien avant la chronique et je me rappelle avoir lu une leçon des plus intéressantes d'un professeur aliéniste sur cette modification et surexcitation des cerveaux par la *furia automobilica*.

— Hélas ! monsieur. Savez-vous que je viens de lire dans les colonnes de *Paris-Presse*, cette petite annonce : « Particulier vend tank compétition D. B., état neuf. Urgent » ?

— Un tank compétition D. B. ? Je n'entends point ce langage barbare. Je suppose que votre observation renforce ma théorie. Toujours est-il que l'homme qui monte sur une voiture automobile se change subitement en un autre homme. Il semble qu'avec les connaissances spéciales du chauffeur se développent en lui certains besoins de rapidité violente. Chaque état nouveau crée ses fonctions et ses maladies. La maladie de l'automobiliste acharné, c'est l'appétit forcené, la boulimie de la vitesse. J'ai éprouvé plus d'une fois cette sensation à la fois délicieuse et morbide. Emporté par la machine éperdue, on boit de l'air, on dévore les routes, on a la sensation d'un rêve, le ressouvenir de quelque ballade fantastique avec le souffle du vent sur la face et les changements de décors, la fuite affolée des maisons, des arbres, des champs, des êtres... Analysez bien cette griserie passagère : elle touche à la fièvre cérébrale bien qu'on nous dise qu'elle calme les nerfs et dégage le cerveau.

— L'usage de l'automobile aboutit ainsi, selon vous, à un dérèglement psychique ?

— C'est un psychiatre qui l'affirme.

— Mais ce psychiatre est-il sain d'esprit ? L'aventure récemment survenue à Mr. Brown consolide à cet égard mon scepticisme naturel.

— Mr. Brown ? Non. Contez-moi cela.

— Mr. Brown est Anglais. Anglais de Londres. Il passait l'autre semaine devant les grilles de Buckingham quand il fut abordé par un cheval. « Hello, Mr. Brown, lui dit ce quadrupède, vous ne me reconnaissez pas ? — Diable non ! — Mais, voyons, vous étiez bien au premier rang des tribunes le jour où j'ai gagné le Derby d'Epsom ? » Mr. Brown s'en avisa tout à coup : ce cheval qui parlait, ce n'était assurément pas normal. Il détala, terrifié. Mais le cheval qui courait plus vite que lui — pensez ! un gagnant du Derby ! — le rattrapa en quatre foulées. « Hello, Mr. Brown, vous ne me reconnaissez pas ? Rappelez-vous, le jour où j'ai gagné le Derby d'Epsom... » Mr. Brown ne put en écouter davantage. Il se jeta dans un taxi...

— Un taxi ? Qu'est-ce encore que cela ?

— Une voiture de place à taximètre.

— Peu importe. Après ?

— Eh bien ! A peine rentré chez lui, Mr. Brown, convaincu que sa raison chancelait, empoigna le premier annuaire qui lui tomba sous la main et piqua, au hasard, l'adresse d'un psychiatre. L'affaire étant urgente, ce dernier consentit à recevoir Mr. Brown sur-le-champ. Mr. Brown s'expliqua. Lorsqu'il eut achevé son récit : « En somme, résuma le médecin d'un ton pénétré, ce cheval prétendait avoir gagné le Derby d'Epsom ? — Oui, docteur... C'est affreux. — Mais pas du tout mon ami. Soyez complètement rassuré. Ce cheval, je le connais. C'est un simulateur ! »

— Trêve de plaisanterie, jeune homme. J'allais vous dire que l'automobiliste regarde très naturellement comme un imbécile tout passant qui fait obstacle à sa vitesse, toute personne qui se figure naïvement que la route, ou la rue, ou le boulevard lui appartient. Je n'oublierai jamais le regard de profond mépris et d'injurieuse colère que me lança un aimable automobiliste qui avait failli me passer sur le corps. Evidemment j'avais commis l'impardonnable crime de me trouver sur son chemin et de le contraindre à modérer son allure. Peut-être ai-je regardé de même les braves gens que j'étonnais en passant par les villages avec un train d'enfer. L'automobile donne à celui qui la manie le sentiment qu'il est momentanément d'une essence supérieure.

— On écrasait donc beaucoup — automobilement parlant — en 1904 ?

— Si l'on écrasait ? Ah ! cher monsieur ! On pourrait dire, en toute sincérité, que l'automobile qui rapproche les villes éloigne les hommes, ou les divise en deux catégories : ceux qui risquent d'écraser et ceux qui risquent d'être écrasés. Du reste, cette sensation de supériorité que donne un siège plus élevé que la taille du commun des mortels est partagée par tous les êtres qui conduisent quelqu'un en quelque chose.

— Aujourd'hui, les automobilistes se sont grandement rapprochés du sol, du fait de la conformation nouvelle de leurs véhicules. Ils descendent en voiture plutôt qu'ils n'y montent. Mais leur arrogance n'a pas fléchi d'un pouce.

— Bien entendu. Les voitures de fer des automobilistes me font songer aux armures d'acier des hauts barons des siècles passés. L'armure a changé de forme ; le résultat est le même pour les patauds qui se doivent ranger devant le terrible palefroi. Et jusque dans le coup de corne de l'auto, dans ce rappel menaçant à la prudence, je retrouve le signal du seigneur, le son du cor de l'homme armé criant gare ! aux vilains et les invitant à faire place nette. Je crois bien que le vieux Jacques Bonhomme, s'il revenait sur terre, reconnaîtrait, masqués de leurs lunettes comme autrefois de la visière de leurs casques, les cavaliers bardés de fer qui le forçaient à livrer passage... Le cornet de l'auto n'est que le cor du héraut modernisé.

— En vérité, interrompis-je, nous avons sensiblement amélioré le sort du piéton en cinquante ans. D'abord les piétons eux-mêmes ont presque totalement disparu : nous les avons transformés en automobilistes. Quant à ceux qui subsistent nous les avons entourés d'un réseau de protections si dense que nous espérons fermement en transmettre quelques spécimens aux générations futures. Le souci de leur confort a été poussé si loin que notre préfet de police a interdit, sous peine des sanctions les plus terribles, que les « cornets » — nous les appelons maintenant klaxons — cornassent dorénavant à leurs oreilles.

— Bravo pour ce préfet ! Mais, j'y reviens, la science découvrira un jour que la trépidation de ces véhicules aura si violemment secoué les cerveaux que les maladies mentales s'en trouveront augmentées, ou du moins la forme de la pensée aura subi, à son tour, des modifications profondes. Les médecins sont là, qui étudient les prodromes. Mais voici qui est plus piquant : les confesseurs remarquent chez les pécheresses de nouveaux péchés... Et les « péchés d'automobile » sont du nombre de ces néo-péchés-là, de ces péchés essentiellement modernes.

— Qu'ouïs-je ?

— Hé oui ! L'automobile pousse, paraît-il, aux aventures comme les promenades équestres dans les romans d'Octave Feuillet. C'est une autre forme de la rencontre sous bois ou des accidents de chevauchée par les jours d'orage... L'automobile facilite les visites furtives... le téléphone a fixé le rendez-vous, l'automobile y conduit. *L'amour chauffeur !* Anacréon n'avait point prévu cette variété. Et aucun risque de manquer le train, d'être surpris à la gare, devant le guichet des billets ou dans la salle d'attente. Seules les pannes sont à craindre. « Ainsi, disait l'abbé X.... l'automobile fait les rendez-vous plus faciles et plus nombreuses les chutes des deux sexes ! » C'est cet abbé un peu narquois qui a remarqué l'influence de l'automobile sur les ménages et les amours.

Si tu veux faisons un rêve !
L'auto chauffe, tu le vois !
Tu m'emmènes, je t'enlève,
L'oiseau chante au fond des bois.

Je suis ton maître et ta proie.
Partons, c'est la fin du jour.
Ton teuf-teuf sera ma joie,
Mon teuf-teuf sera l'amour.

Modifiée de la sorte, la douce chanson d'*Eviradmus* devient une musique très moderne, et les confesseurs constatent que ce conte d'amour est, grâce au palefroi de métal, plus souvent conté et plus facilement aux « étoiles de la nuit ». Et voilà bien pourquoi devient mémorable tout ce qui touche à Sa Majesté l'Automobile. »

J'aurais voulu signaler à mon éminent interlocuteur que les progrès moraux de l'automobiliste avaient positivement accompagné les progrès mécaniques de l'automobile et qu'en 1954 un champion de l'accélérateur est, sur le plan sentimental, aussi irréprochable que son levier de vitesses. Mais M. Jules Claretie s'était déjà mis en marche arrière et je dus, à regret, le laisser dévaler le Styx, parmi une foule de « chauffeurs » pressés qui, sans même passer par l'hôpital, sautaient de leur cabriolet dans leur caveau de famille.

Fleurs de Printemps

Faites entrer dans votre maison ces charmantes petites Fees, qui parfumeront et égaieront de leur grâce vivante votre intérieur pendant les sombres journées d'hiver.

COLIS N° 2

"MASSIFS PRINTANIERS"

Plantez ce colis dans vos massifs et plates-bandes ensoleillés. Dès les premiers beaux jours, il remplira votre jardin d'une profusion de fleurs aux coloris éclatants.

COMPOSITION DU COLIS :

20 TULIPES DES FLEURISTES de toutes couleurs,
12 NARCISSES de Hollande parfumés jaunes et blancs
12 ANÉMONES TUBÉREUSES de toutes couleurs
12 RENONCULES DE PERSE variées.
12 IXIAS multicolores.
12 TRITELIAS Uniflora
12 MUSCARIS bleus Jacinthes en grappes.
6 GLAIEULS Vivaces de Constantinople.
6 ERANTHUS Aconit d'Hiver
6 FREESIA BUTTERCUT (jaune clair)
12 SPARAXIS Variés
6 JONQUILLES Odorantes
6 ALLIUM Naepolitanum
6 PERCE-NEIGE bleu pur
6 FRITILLARIA MELEAGRIS, Fritillaire Pintade
6 IRIS RETICULATA, bleu indigo hatif.

Ce colis, comprenant une collection complète de 152 bulbes est offert au prix spécial de emballage et port à domicile compris **1.525 F**

COLIS N° 4

"COLLECTION DE L'AMATEUR"

Dans ce colis nous avons réuni une collection des vingt plus belles et plus originales variétés de Tulipes à fleurs géantes et racées. Certaines, comme Forsteriana, Oiseau de Feu, Princesse Margaret, Stanislas, etc... sont encore inconnues de nombreux professionnels. Leurs coloris éclatants et leurs formes étranges provoqueront l'admiration de vos visiteurs. Cette collection contient également la célèbre Tulipe à fleur bleue "Blue Aimable" coloris nouveau qui a fait sensation aux Floralies de Valenciennes.

COMPOSITION DU COLIS .

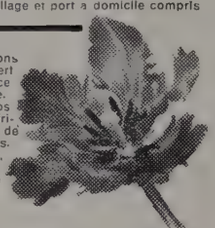
Deux bulbes de premier choix de chacune des variétés ci-dessous :

ADVANCE : écarlate brillant ;
ARISTOCRATE : rose lilacé ;
BLUE PARROT : Perroquet bleu, coloris nouveau ;
BOULE DE NEIGE : blanc pur double ;
COTTAGE PRINCESSE MARGARET : jaune flamme rouge ;
FANTAISIE : Perroquet rose, ombré, saumon et vert.
FORSTERIANA : botanique écarlate ;
JOHN SCHEEPERS : jaune pur ;
Mme BUTTERFLY violet bordé clair ;
OISEAU DE FEU : Perroquet écarlate, nouveauté ;
ORANGE FAVOURITE : Perroquet orange parfumée,
ORANGE WONDER orange vif,
PRIDE OF ZWANNENBURG : rose saumon ;
REMBRANDT rouge sang à liseré blanc ;
THERESE : rouge vif
BLUE AIMABLE : la Tulipe Bleue,
REINE DE LA NUIT : la Tulipe Noire ;
STANISLAS : fleur de Lis rouge, feu bordé jaune ;
VEUVE JOYEUSE . écarlate bordé blanc ;
WHITE GEANT : blanc pur à très grande fleur.

Ce colis comprenant 40 bulbes est offert au prix spécial de **1.180 F** emballage et port à domicile compris

SYNERGIE 82

Aux commandes comprenant deux ou plusieurs colis, nous ajouterons gratuitement deux touffes de SAGINA SUBULATA , mousse perpetuelle vert foncé que nous conseillons de diviser en petits brins et repiquer à la surface des pots qu'elle ne tarde pas à garnir, sans aucun inconvénient pour la plante. La Sagina se couvre au printemps d'une multitude de fleurs blanches. Nos colis peuvent également être expédiés dans toute l'Union Française et l'Afrique du Nord par poste ordinaire (voie maritime) sans aucun supplément de prix. Pour expédition a l'étranger ou par avion, frais de port en plus. Une notice de culture est jointe à chaque colis. Paiement au gré du client, soit par chèque bancaire ou mandat-poste joint à la commande (dans la même enveloppe) soit contre remboursement à la livraison (frais de remboursement en plus) Compte Chèque Postal 918-45 - LYON



Nous garantissons formellement que tous les bulbes offerts sont des sujets adultes de premier choix qui donneront une floraison normale dès la premiere annee

Nous avons eu le plaisir de présenter aux innombrables visiteurs des Floralies de Valenciennes, du 22 Avril au 2 Mai, la floraison de 80.000 Jacinthes et 500.000 Tulipes, comprenant les variétés décrites ci-dessus.

Cette exposition a obtenu le Grand Prix d'Honneur des Floralies

l'utile et l'agreable dans votre jardin
Marque déposée

ETAB' HORTICOLE
LÉONPIN
Saint-Genis-Laval
RHONE
Compte Postal 918-45 Lyon

le best-living

diffusé par **Les magasins PILOTES**

MEUBLE A COMPOSITION VARIABLE

CRÉATION CLAUDE VASSAL

JEAN DIEUX PUBLICITÉ

NOS RELAIS
EN FRANCE & UNION FRANÇAISE

ALGER - COVEX, 27, boulevard Carnot - **ANGERS** - INTÉRIEURS, 14, rue du Horps - **BEAUVAIS** - DALLONS, 26, rue Sadi Carnot - **CAEN** - NOYON, 46, r. Ecuyère - **CASABLANCA** - MEUBLES D'AUJOURD'HUI, 14, rue Aristide Briand - **CHERBOURG** - NOYON, 20, rue de la Paix - **GRENOBLE** - AMBIANCE, 5, cours Jean Jaurès - **LE HAVRE** - LA CRÉDENCE, 5, rue Anatole-France - **LIMOGES** - LAURENT, 5, boulevard Carnot - **LYON** - ORIEL, 9, rue J.-de-Tournes - **PERPIGNAN** - SIRI, 5, rue de la Fusterie - **RENNES** - GUILLON, 4, rue Motte-Fablet - **ROUEN** - 20, place Saint-Marc - **SAINT-ETIENNE** - FRAPPA, 17, rue Gambetta - **TOULOUSE** - KOURY, 52, rue Boulbonne - **VALENCE** - ROCHEGUDE, 26, avenue Victor-Hugo.

RÉGION NORD
124 bis, Boul. Magenta
PARIS - GARE DU NORD

RÉGION SUD
104, Av. du Général-Leclerc
PARIS XIVe

Mme René Coty, marraine du « Koufra », baptise le navire en brisant la bouteille de champagne traditionnelle.

LANCEMENT DU BANANIER « KOUFRA »

LE 14 septembre a été lancé au Havre le *Koufra,* construit par les Forges et Chantiers de la Méditerranée pour la Compagnie des Chargeurs Réunis dont il va grossir la flotte bananière. Ce navire est l'unité la plus importante qui ait été lancée au Havre depuis la guerre. C'est pourquoi, ainsi que le souligna dans son discours le président des Chargeurs, M. Francis Fabre, Mme Coty, Havraise et appartenant à une famille d'armateurs de la ville, avait été pressentie pour présider au baptême du *Koufra* et pour être sa marraine, ce qu'elle accepta avec une parfaite bonne grâce. Le nom de Koufra donné au nouveau bananier évoque le serment de libérer la France prononcé dans cette localité le 1er mars 1941 par le général Leclerc, dont une des plus belles unités des Chargeurs porte déjà le nom.

EN SOUVENIR DES TAXIS DE LA MARNE

ON sait que c'est de la région de Gagny, Noisy-le-Sec, Neuilly-Plaisance, Bondy et Pantin que, dans la nuit du 7 au 8 septembre 1914, fut acheminée, une partie par chemin de fer, une partie par tous les taxis de Paris, réquisitionnés à cet effet, la 7e division d'infanterie, qui arrivait de la Meuse, après s'être battue en Belgique, dans la région d'Ethe-Virton.

C'est cette division que le général Gallieni fit débarquer à Nanteuil-le-Haudoin et qui eut, par son action dans le flanc des troupes de von Kluck, une part déterminante à la victoire de l'Ourcq et de la Marne.

La ville de Gagny a commémoré le départ des taxis de la Marne par une série de manifestations dont M. René Coty avait accepté la présidence d'honneur. Notre photo montre le chauffeur Albert Mansion, aujourd'hui âgé de soixante-huit ans, présentant son taxi, qui prit part à la randonnée historique, à la reine de Gagny et à ses demoiselles d'honneur.

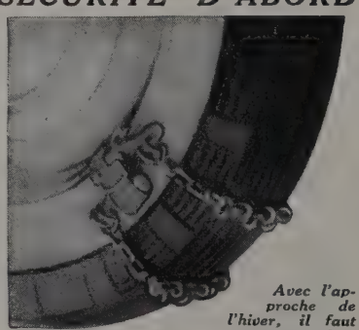
LE NOUVEAU CHEF DE LA MUSIQUE DES GARDIENS DE LA PAIX

ATTEINT par la limite d'âge, M. Coulibœuf, chef de la musique des gardiens de la paix, qu'il dirigea pendant seize ans, a pris sa retraite. La direction de cette remarquable phalange musicale a été confiée à M. Désiré Dondeyne, dont les titres ne laissent pas d'être imposants puisqu'il est premier prix d'harmonie, de fugue, de composition et de clarinette du Conservatoire de Paris.

ERRATUM

LA planche d'oiseaux que nous avons reproduite dans notre numéro de septembre était extraite de « l'Atlas des oiseaux », de L. Delapchier, publié par les éditions N. Boubée et Cie. Cet atlas fait partie de la collection d'atlas d'histoire naturelle consacrée à la faune mondiale et à la faune de France édités par cette maison.

SÉCURITÉ D'ABORD



Avec l'approche de l'hiver, il faut penser aux dangers provenant des routes enneigées ou verglacées.

N'attendez pas l'accident ! N'attendez pas d'être en panne au milieu d'un déplacement!

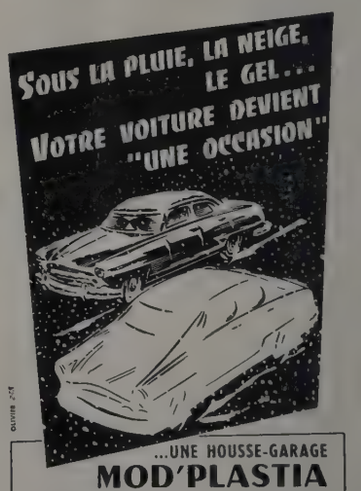
Dès maintenant, mettez un jeu de chaines dans le coffre de votre voiture.

La marque **M. G. R.** vous propose ses éléments séparés, faciles à monter et qui présentent l'avantage de vous prémunir à la fois contre le patinage et contre le dérapage, grâce à la nouvelle fabrication de **chaine à rouleaux d'usure.**

La chaîne **M. G. R.** a réalisé des éléments spécialement adaptés à tous les modèles de grande série : **CITROEN 2 CV - 11 CV et 15 CV - PEUGEOT 203 - SIMCA 9 Aronde - FORD Vedette - RENAULT 4 CV et Frégate.**

En vente chez tous les Grossistes et Détaillants.

Catalogue franco sur demande : M.G.R. BEAUCHAMP (S.-&-O.).



...UNE HOUSSE-GARAGE
MOD'PLASTIA
LA PROTÉGERA EFFICACEMENT
EN VENTE PARTOUT - DEMANDEZ LA DOCUMENTATION
2, rue du Buisson Saint-Louis, PARIS (10e) - BOL 75-98

TAPICOLOR
Le tapis de couleur assorti à la teinte de votre voiture ou de vos housses. - 1.500 francs l'unité.
AU SALON, SALLE P, STAND 11

DANS LA LÉGION D'HONNEUR

Nous avons relevé avec satisfaction, dans une récente promotion à titre militaire, l'attribution de la rosette d'officier de la Légion d'honneur à M. Raymond Fischof, dont la personnalité est bien connue du monde de la presse et de la publicité, beau-fils de M. R. Fernandez, directeur de journal et publicitaire renommé.

Officier en 1940, croix de guerre 1939-1945, titulaire de deux citations à l'ordre de l'armée, sa courageuse attitude durant l'occupation, tant en France qu'en Angleterre et en Algérie, avait déjà valu la rosette de la Résistance au nouvel officier à qui nous adressons nos plus vives félicitations.

Dans les récentes promotions nous avons également relevé les noms de MM. Fossorier, maire de Deauville, Emile Achard, directeur général adjoint à l'imprimerie Chaix, promus commandeurs, J. Cahen-Salvador, maître des requêtes au Conseil d'Etat, ancien secrétaire général du Conseil économique, François Kapp, secrétaire général de la Fédération nationale de la presse hebdomadaire et périodique, promus officiers, et Henault, président de la Fédération française de la publicité, nommé chevalier.

S. Em. le cardinal Gerlier, archevêque de Lyon, a été promu officier ainsi que notre éminent collaborateur M. Daniel-Rops. Mgr Jacquin, évêque de Moulins, Mgr Rastouil, évêque de Limoges et Mgr Rousseau, évêque de Laval ont été nommés chevaliers.

Parmi les nouveaux chevaliers de la Légion d'honneur au titre de l'Education nationale et des Beaux-Arts figurent Madeleine Renaud et Jean-Louis Barrault. Cette distinction était bien due à ces deux animateurs, qui ont fait du théâtre Marigny un des centres de la vie artistique et servent de la manière la plus efficace le prestige français à l'étranger.

Dans la même promotion on relevait le nom de notre confrère Marcel Idzkowski, également promu chevalier. Il exerce avec autant de tact que d'affabilité les délicates fonctions de secrétaire général de la Comédie-Française.

Serge Veber, vice-président de la Société des Auteurs, et Maurice Escande, sociétaire de la Comédie-Française, ont été promus officiers.

POUR LES AUTOMOBILISTES EN PANNE A L'ÉTRANGER

L'A. C. F. a conclu avec les clubs automobiles nationaux de huit pays européens : Belgique, Pays-Bas, Suisse, Norvège, Allemagne Occidentale, Suède, Italie et Espagne, un accord aux termes duquel il avancera désormais aux automobilistes français, et jusqu'à concurrence de la contre-valeur de 50.000 francs, les devises nécessaires au paiement de notes de remise en état des voitures accidentées, exception faite pour les pneumatiques et les accessoires.

Le touriste, avant son départ en voyage à l'étranger, n'aura qu'à se procurer auprès de son club automobile une carte d'assistance pour dépannage.

NOUVELLES RELIGIEUSES

LA MISSION DE FRANCE INSTALLÉE A PONTIGNY

Le souverain pontife vient de signer la Constitution apostolique fixant le nouveau statut de la Mission de France. Celle-ci va s'installer à Pontigny, dans l'Yonne, et sera placée sous la direction d'un prélat ayant rang et pouvoirs d'évêque et qui relèvera directement du Saint-Siège. Ce prélat sera toujours de nationalité française.

Fondée en 1942, la Mission de France, qu'il ne faut confondre ni avec la Mission de Paris ni avec les prêtres ouvriers, est destinée à former des prêtres missionnaires. En 1953 il apparut à l'autorité pontificale qu'il y avait lieu de réformer le statut qui la régissait, et la fermeture provisoire fut ordonnée. Le nouveau règlement confirme le caractère extra-diocésain de la Mission. Les prêtres qui y seront formés en vue de lutter contre la déchristianisation qui se manifeste dans telle ou telle partie du territoire seront envoyés dans les régions où leur présence sera jugée utile avec l'approbation de l'évêque du lieu.

UN NOUVEL AUXILIAIRE DU CARDINAL FELTIN

Mgr Jean Villot, directeur du secrétariat de l'épiscopat de France, a été nommé par le pape évêque titulaire de Vinda et auxiliaire de l'archevêque de Paris, tout en conservant ses fonctions actuelles. Le cardinal Feltin disposera maintenant pour le seconder dans la tâche énorme qui lui incombe de cinq évêques auxiliaires.

VINGT-CINQ ANS DE PRÉLATURE

Au cours d'une cérémonie, à la citadelle de Lille, que présidait S. Em. le cardinal Liénart, Mgr Régent a célébré ses vingt-cinq ans de prélature et le 40e anniversaire de son entrée dans la Légion d'honneur, où il est actuellement grand officier. A cette occasion Mgr Régent a dit une messe d'action de grâces à l'intention des militaires décédés qu'il a connus au cours de ses quarante années de ministère dans l'aumônerie.

LE CRÉDIT A L'AGRICULTURE AUX ÉTATS-UNIS

Il est devenu difficile de nos jours de découvrir l'Amérique, car plus de deux cents missions françaises de productivité, notamment, ont, en effet, précédé aux Etats-Unis la mission européenne de « Crédit agricole », qui vient de publier, en un rapport fort documenté, les résultats de son voyage là-bas.

Mais cet ouvrage est, en tout cas, la preuve tangible qu'il y a bien des choses encore à étudier en Amérique ; tel qu'il se présente, il devrait être un précieux instrument de travail pour tous ceux qui, chez nous, s'intéressent à l'agriculture et aux problèmes, si actuels toujours, posés par le crédit à l'agriculture.

Quant aux enseignements à tirer de cette étude du crédit à l'agriculture aux Etats-Unis, l'extrême prudence avec laquelle le rapport de la mission essaie de les dégager n'enlève rien à l'intérêt de ses conclusions, qui ne constituent, d'ailleurs, précisent les auteurs, que de simples suggestions et non une prise de position définitive sur les problèmes de crédit agricole considérés.

(En vente à la S. A. D. E. P., 11, rue du Faubourg-Saint-Honoré, Paris, VIIIe.)

SALON DE L'AUTOMOBILE BALCON U — STAND 8

Voici pourquoi il est si agréable de voler sur les avions des

LAI LINEE AEREE ITALIANE

qui joignent l'Italie aux pays suivants : Autriche, Egypte, France, Allemagne, Grèce, Iran, Irlande, Israël, Espagne, Suisse, Tunisie, Turquie, Etats-Unis.

Les sûrs Douglas DC-6 B et Convair-Liners dont la cabine sous pression ménage votre bien-être à des altitudes où le ciel est toujours clair.

LES MEILLEURS AVIONS
LES SERVICES LES PLUS RAPIDES
LES ÉQUIPAGES LES PLUS EXPÉRIMENTÉS

Adressez-vous à votre agence de voyages ou aux

LAI

LIGNES AÉRIENNES ITALIENNES

EN TOUTE SAISON
DU SOLEIL A LA MAISON
grâce à une lampe d'Art **GERFAUX**
En vente chez les : **Éclairagistes, Décorateurs, Bijoutiers, Magasins de cadeaux.**
FABRIQUE (gros exclusivement) : **12, rue d'Enghien, PARIS.** Tai. 98-11

LE BAL DES PETITS LITS BLANCS

Le traditionnel bal des Petits Lits Blancs s'est déroulé cette année à Deauville, aux Ambassadeurs, où le Tout-Paris s'était, comme toujours, donné rendez-vous. L'affluence était telle qu'il ne fallait guère songer à danser. Mais la fête avait tant d'attrait et d'élégance que personne ne pensa à s'en plaindre. Notre photographie montre une charmante hôtesse de l'air offrant à la jeune femme d'Errol Flynn (au centre), Patricia Wilmore, un flacon de parfum qu'elle accueille avec un plaisir manifeste.

ARTS ET INDUSTRIES D'AFRIQUE DU NORD

Une très intéressante exposition des Arts et Industries d'Afrique du Nord a été organisée par un grand magasin du boulevard Haussmann avec le concours de l'Office de l'Algérie, de l'Office de Tunisie et de l'Office chérifien. Extrêmement variée, elle a permis d'admirer l'habileté des artisans des trois pays, qu'il s'agisse de bijoux, de cuir, de tapis ou des autres objets auxquels s'applique leur ingéniosité. Les vins, les fruits, les produits alimentaires rappelaient en outre les ressources de l'Afrique du Nord.

POUR NETTOYER, DÉTERGER...

Un très intéressant congrès, réunissant mille deux cents spécialistes venus de trente-deux pays, s'est tenu à Paris à la Sorbonne : le Congrès de la détergence, organisé par la Chambre syndicale des transformateurs de matières grasses. Ce congrès a mis en valeur l'importance des détergents de synthèse utilisés aussi bien par la ménagère que dans l'industrie. Tous les aspects de la détergence et des applications des produits nouveaux ont été examinés dans plus de deux cents communications. Le rapprochement nécessaire, et déjà opéré, entre détergence et savonnerie a été évoqué. Il y a place, ont estimé les congressistes, dans le domaine de l'hygiène et du nettoyage, pour les détergents de synthèse et les savons.

CHRONIQUE PHILATÉLIQUE

Émission de timbres-poste sarrois

Vers la fin de chacune des dernières années l'administration des P. T. T. de la Sarre a émis une série de timbres-poste de bienfaisance. Les portraits d'enfants qui ont servi de motifs pour ces timbres les deux dernières années ont beaucoup plu. Aussi a-t-on choisi cette année encore une série de tableaux d'enfants. Voici les caractéristiques des timbres qui seront émis au début du mois de novembre :

5+3 fr. : « Gamin avec melon », extrait du tableau *les Mangeurs de raisins et de melons*, de Murillo.

10+5 fr. : « Maria de Medici, fille de Cosimo I », de Bronzino.

15+7 fr. : « Baron Emil von Maucler », de Friedrich Dietrich.

NÉCROLOGIE

Théodore Champion

Le célèbre philatéliste Théodore Champion est mort à Paris à l'âge de quatre-vingt-un ans. D'origine suisse, il s'était dans sa jeunesse adonné au sport cycliste et y avait remporté de brillants succès. Installé à Paris, il ne tarda pas, en raison de sa compétence, à acquérir une très grande autorité dans le domaine de la philatélie. Sa réputation d'expert était internationale et le catalogue qu'il établissait chaque année depuis cinquante ans est un document inappréciable. Théodore Champion avait été promu, il y a quelques mois, officier de la Légion d'honneur.

ARTS ET SANAS

Arts et Sanas est une revue qui se propose d'offrir aux malades des sanatoriums la possibilité de se faire publier et aussi de leur donner des représentations théâtrales gratuites avec des artistes professionnels.

Diverses personnalités littéraires et théâtrales ont apporté leur concours au premier numéro, dont la couverture est signée Jean-Gabriel Domergue. (*Arts et Sanas*, 211 *bis*, avenue de Neuilly, Neuilly-sur-Seine.)

LES SPECTACLES

MICHODIÈRE
PIERRE FRESNAY
dans
LES CYCLONES
de **JULES ROY**

THÉATRE MOGADOR
LES AMANTS DE VENISE
... opérette à grand spectacle appelée à servir de modèle aux artistes de tous les pays. (W.-L. LANDOWSKI, « Le Parisien libéré ».) Mise en scène éblouissante d'Henri VARNA, avec
MARCEL MERKÈS

TH. DE LA MADELEINE
JEAN-PIERRE AUMONT
ET **GABY SILVIA**
Jeanne FUSIER-GIR
CARLOS
ET
MARGUERITE
de Jean BERNARD-LUC

CASINO DE PARIS
Le super music-hall des revues à grand spectacle est unique au monde.
GAY PARIS
avec ses tableaux nus et suggestifs, la somptuosité de sa mise en scène, son French Cancan, ses Vedettes, ses jolies femmes est
UN SPECTACLE DIGNE DE PARIS

FOLIES BERGÈRE
FOLIES LÉGÈRES
FOLIES LÉGÈRES
FOLIES BERGÈRE

CENT QUATRE ANS DANS LA MÊME MAISON

C'EST un cas peut-être unique, celui de M. Louis Cramail, du village de Pineuilh, près de Sainte-Foy-la-Grande (Gironde), qui vient d'entrer dans sa cent quatrième année. Il n'a en effet jamais quitté la maison où il naquit. Veuf depuis 1941, il vit avec sa fille, son gendre et ses deux petits-enfants. M. Cramail, sauf qu'il est un peu dur d'oreille, ne souffre d'aucune infirmité. Il lit le journal sans lunettes. La sûreté de sa mémoire et sa bonne humeur font l'admiration de tous.

LA BOITE AUX LETTRES SE CHARGE DE TOUT

LES Berlinois sont extrêmement satisfaits d'une nouvelle boîte aux lettres qui vient d'être mise en service dans leur ville. En effet, elle se conjugue avec un appareil qui appose sur les lettres les timbres et les cachets dateurs. Bien entendu, il faut glisser dans l'appareil le coût de l'affranchissement. L'employé qui ramasse le courrier le trouve prêt à être expédié. Cette simplification serait certainement accueillie ailleurs avec la même faveur qu'à Berlin.

POUR VOTRE DISCOTHÈQUE, par W. Landowski

MUSIQUE DE THEATRE

LA maison « Urania » prend l'heureuse initiative de simplifier la tâche des discophiles en dotant ses petis disques longue durée d'une étoile de carton. Ce procédé, bien simple, évite la peine de coiffer les quarante-cinq tours d'un appareil supplémentaire en matière plastique. L'ouverture de « Guillaume Tell » est enregistrée, préparée dans ces conditions par l'orchestre de Berlin, placé sous la direction d'A. Rother. Les admirateurs de Rossini apprécient la qualité de son inspiration et l'interprétation très nuancée de cette œuvre qui n'est pas trahie, grâce à la qualité des exécutants ; un beau souffle l'anime, les oppositions de sonorités sont soigneusement mises en relief et l'on goûte la qualité de l'élan final.

MUSIQUE DE DANSE

L'activité d' « Urania » se manifeste aussi dans ce domaine. Animé par Herbert Kegel, l'orchestre radio-symphonique de Leipzig inscrit deux valses de Johann Strauss : « Voix du printemps » et « Vie d'artiste », jouées consciencieusement, brillamment, à la manière allemande, mais il y manque la gaîté viennoise, l'esprit pétillant de malice qui assurent le triomphe des musiciens autrichiens.

CHANSONS

L'essor des microsillons incite nos chanteurs les plus connus à donner toute leur mesure. Tino Rossi se souvient de ses premiers succès : « Bohémienne aux grands yeux noirs » et « Marinella ». Il les chante de nouveau ; son talent, depuis ses débuts, s'est d'ailleurs affiné, il prend conscience de s'adresser à la postérité... Huit à dix mélodies, suivant leur longueur, sont groupées sur chaque plaque et font les délices de plusieurs générations qui lui en rendent grâces ainsi qu'à « Columbia ».

VARIETES

Larry Adler fait entendre à l'harmonica le slow du film « Touchez pas au grisbi ». Privé du secours de l'image, il perd beaucoup de saveur. Seules quelques pages musicales d'une verve exceptionnelle supportent le passage de l'écran au disque ; les autres s'en accommodent fort mal en vérité ; dans ce cas particulier, le talent de Jean Wiener n'est pas en cause, mais les sonorités parfois ingrates de l'harmonica donnent tantôt l'impression d'une ligne mélodique enrouée, tantôt celle de notes imparfaitement formulées, c'est dommage ; par contre, l'autre face est infiniment plus attrayante, le slow du film « Geneviève » y est inscrit avec autorité, orné de quelques arabesques au caractère doux et mystérieux.

ANTHOLOGIE DE L'ART FLAMENCO

LE meilleur livre qui ait été écrit sur l'art flamenco est celui qui vient de paraître aux Editions du Tambourinaire ; Tomas Andrade de Silva, professeur au Conservatoire de Madrid, explique en détail les trente-trois chants rituels du flamenco, du fandango à la Saéta. Il rappelle les origines, traduit les paroles des chants, dont la poésie est poignante, trace une biographie des chanteurs et guitaristes les plus connus et les plus fidèles à cette tradition. Ceux-ci ont enregistré chez Ducretet-Thomson un album de trois disques microsillons qui est une merveille de pureté et possède une puissance d'évocation rare.

« Je dis mes peines en chantant, car chanter c'est pleurer. »

M. C.

L'ANNUAIRE DE L'ASSEMBLÉE DE L'UNION FRANÇAISE

UNE nouvelle édition de l'*Annuaire de l'Assemblée de l'Union française*, la quatrième, vient de paraître.

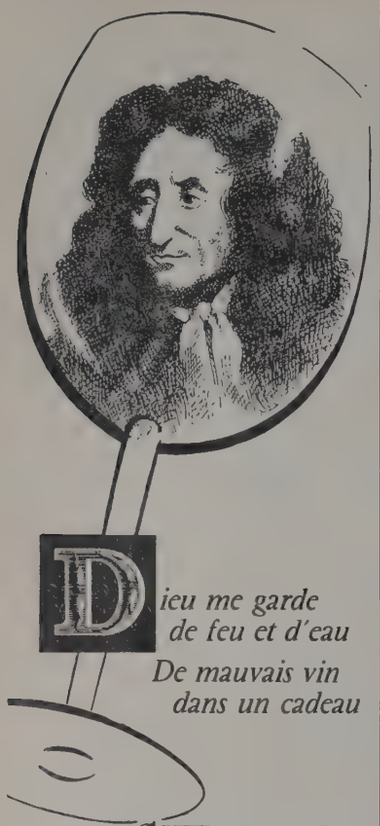
Préfacé par le président Albert Sarraut, cet ouvrage, qui contient la biographie de chaque conseiller, est un instrument de travail indispensable à tous ceux qui, pour les besoins de leur profession, doivent prendre contact avec les représentants de l'Union française.

L'annuaire restitue la physionomie de l'Assemblée de l'Union française et permettra ainsi à un public étendu de mieux connaître une institution dont l'importance comme élément de cohésion de l'Union française est indiscutable.

(Office français d'éditions documentaires, 13, avenue de l'Opéra, Paris.)

NOUS ÉDITONS
VITE ET DIFFUSONS BONS MANUSCRITS
EDITIONS REGAIN — MONTE-CARLO

LIVRES PRÉCIEUX
de bibliophile, illustrés par des MAITRES GRAVEURS de magnifiques gravures originales.
GALANTS ET ROMANTIQUES
textes rares, limité, sur pur chiffon.
Livraison franco dans le monde entier.
Catalogue illustré. M franco 3 timbres.
Editions d'Art ERYX, 120, bd Chapelle, Paris-18e.



Dieu me garde de feu et d'eau
De mauvais vin dans un cadeau

CETTE prière épicurienne du sage La Fontaine est aussi celle de vos meilleurs amis.

En leur offrant un cadeau vous voulez les honorer, leur donner de bons moments, alors exaucez leur prière avec l'aide du...

CHATEAU SAINT-GEORGES

Ce grand cru du Bordelais, d'un bouquet délicat, d'une aimable générosité, d'une brillante somptuosité est un vin de "haut valoir".

PETRUS DESBOIS, sur son domaine et en son Château, a soigné amoureusement pour vous et vos amis, ce vin qu'il garantit provenant exclusivement de son vignoble de SAINT-GEORGES :

GRAND CRU
SAINT-GEORGES SAINT-EMILION

Donc, le cœur joyeux par avance de faire plaisir, écrivez dès aujourd'hui, en joignant à votre lettre de commande votre carte de visite, à : *PETRUS DESBOIS, Château Saint-Georges par MONTAGNE (Gironde)* qui se charge de tous envois, en temps et en heure. Pour le paiement, il vous avisera après la livraison chez vos amis.

Et pour vous récompenser d'avoir sacrifié joliment à l'amitié, commandez donc pour vous aussi une caisse de Château St-Georges 1952.

CHATEAU SAINT-GEORGES
1952
vin rouge
GRAND CRU
SAINT-GEORGES SAINT-EMILION

La caisse de 25 bouteilles Franco 7.600
— 12 — — 3.850
— 6 — — 2.300

Pour les autres millésimes, tarif illustré sur demande à
Petrus DESBOIS,
Château St-Georges par MONTAGNE (Gironde)

LE MOIS HIPPIQUE PAR TRÉ-HARDY

Jumpings au ralenti

L'AUTOMNE met ordinairement une sourdine au rythme accéléré des concours hippiques ; d'autres sports équestres, comme la vénerie ou le manège, solliciteront bientôt les fervents du cheval. En attendant, les gentlemen feront honneur aux réunions d'octobre, à ces ultimes galops de plein air sur l'obstacle. Parmi les jumpings de cette saison finissante, celui de l'Etrier occupe une place de choix. Le cercle donnera en effet à sauter les 2 et 3 octobre, sur son terrain de la route de Madrid aux Lacs. M. Viguier présidera la réunion, assisté du capitaine Clavé, de M. Goldberger et du colonel de Rolland. Une coupe des Dames ainsi qu'une troisième série pour chevaux français prendront la première journée, un Prix du Cercle, réservé aux propriétaires, débutera la seconde. Le prix Comte de Cossé-Brissac, doté d'une coupe offerte par M. de Vergie, animateur de la Suze, terminera cette brillante série.

A noter également, au cercle de l'Etrier, le tournoi de la F. F. S. E. les 16 et 17 octobre.

Qui sera champion de France?

Organisé par la S. H. F., le rassemblement de Fontainebleau prendra place entre les 5 et 10 octobre. On galopera comme de coutume dans la forêt et sur la lande, sur les pistes de l'hippodrome du Grand Parquet. Le Championnat de France, cavaliers et cavalières, s'annonce comme devant être l'event n° 1. Une première manche, épreuve de coupe, sera courue le 6 octobre, une seconde se disputera à la vitesse de 400 mètres à la minute le 8 octobre. La finale, fixée au dimanche 10 octobre en fin d'après-midi, empruntera la formule du Championnat du monde. Les quatre cavaliers classés en tête des éliminatoires devront monter en plus de leur propre cheval ceux de leurs trois concurrents. Sera vainqueur celui qui totalisera le moins de points de pénalisation sur l'ensemble des parcours.

Au nombre des favoris, M. Jonquères d'Oriola, gagnant olympique, a de fortes chances avec les « jumpers » de Mme Roblin, Voulette L et Arlequin D. On peut mentionner aussi M. Beghin, président du club des Habits rouges. Vengeur II et Clairon d'Or n'ont pas dit leur dernier mot. M. Calmon, si bien adapté aux sauteurs de Mme Villenave, est également sur les rangs. Il en est de même de MM. Pelissier, Lamour, Boutté, Lemaigre-Dubreuil, Bruyninck, des colonels des Roches de Chassay et Gudin de Vallerin, du comte de Bartillat, et de tant d'autres que je m'excuse de ne pas citer... Il est à prévoir que Mlles José Bonnaud, de Laissardière, Howlett, Ducornet, Mme Lalonde, etc., viendront défendre leur chance contre leurs concurrents masculins. J'oubliais Mme d'Orgeix...

La saison de polo 1954

Débutée fin mai sur les pelouses de Bagatelle, continuée par les rencontres de Vittel et de Deauville, la saison de polo s'est terminée à Biarritz dans la première quinzaine de septembre. Le sommet en a été la Coupe d'Or, disputée à Deauville le 22 août. Elle opposait, après de sévères éliminations, le team anglo-hindou « Hurlingham », handicap 19, composé du colonel britannique Mac Conold, du kanwar Bijaï Singh et de son père, le Rao Raja Hanut Singh, et du colonel anglais Guinness, à l'équipe internationale « Pointe Noire », handicap 15, comptant dans ses rangs le duc de la Maza (Espagne), Muller (Argentine), Gracida (Mexique) et le Français G. de Monbrison.

D'après l'énoncé des handicaps, « Hurlingham » devait facilement triompher. Il n'en fut rien. Comment expliquer ce dénouement ? Les Anglo-Hindous avaient pour eux la cohésion, la virtuosité élégante des princes indiens, la sûreté de frappe des deux officiers anglais, de plus ils étaient admirablement remontés ; ces qualités furent cependant inopérantes devant l'esprit offensif à tout prix de « Pointe Noire » et le jeu « rough » du tandem Muller-Gracida. Ce fut par 7 goals contre 3 que les internationaux enlevèrent la coupe.

Après la remise de l'objet d'art par le duc de Gramont et par M. Fossorier, maire de Deauville, assistés du baron de Nervo, le Rao Raja eut ce mot de sportif :

« Ils ont mieux joué que nous !... »

DES BOURSES VICTOR SCHŒLCHER

LE Comité fédéral d'outre-mer, que préside le doyen des gouverneurs généraux, M. Emile Merwart, a fait don à l'Université de Paris d'une somme d'un million, dont les intérêts serviront à décerner des bourses d'études à des étudiants originaires des territoires français d'outre-mer. Ces bourses porteront le nom de Victor Schœlcher, promoteur en 1848 de l'abolition de l'esclavage, et dont le cent cinquantième anniversaire fut célébré à Paris, où il est né, le 22 juillet dernier.

LE ROI HUSSEIN DE JORDANIE EN VISITE EN TURQUIE

IL y a un peu plus de trois ans, le vieux roi Abdullah de Jordanie venait en visite officielle en Turquie, trois mois avant de tomber sous les balles des fanatiques qui avaient décidé d'attenter à ses jours. C'est maintenant le tour de son petit-fils, Hussein, d'être l'hôte du président de la République turque, M. Djélal Bayar.

Alors que le grand-père avait effectué tout son séjour en costume oriental, changeant parfois ses robes de soie plusieurs fois par jour, le jeune souverain a sauté de l'avion, qu'il pilotait lui-même, en tenue de maréchal jordanien, et on l'a vu à la soirée de Dolmabatché donnée en son honneur ouvrir le bal avec la femme du ministre des Finances turc, Mme Polatkan, vêtu d'un frac d'excellente coupe.

Quant au côté politique de la visite, il serait, semble-t-il, peu conforme aux réalités de lui accorder une importance excessive. Ce n'est pas dans un avenir prochain qu'on peut s'attendre à voir la Jordanie adhérer à l'axe Ankara-Karachi, mais il n'en demeure pas moins que la Turquie, un des associés importants de l'O. T. A. N., devient chaque jour un centre politique plus important. Au mois d'avril dernier, le maréchal Tito venait en visite à Istanbul et de ce voyage devait sortir l'alliance balkanique qui vient d'être signée à Bled.

RENÉ HOUILLE.

UN MONUMENT A L'IMPÉRATRICE EUGÉNIE

EN présence d'une foule nombreuse, la ville de Biarritz a inauguré un monument à l'impératrice Eugénie, qui fit beaucoup pour la grande station où elle effectua de fréquents séjours. La cérémonie fut malheureusement contrariée par la pluie. Le prince Napoléon était représenté par le comte Baciocchi, qui prononça une courte allocution en remettant le monument, œuvre du sculpteur Albert Bouquillon, grand prix de Rome, à la municipalité de Biarritz représentée par le maire, M. Guy Petit, député, ancien ministre.

Seul le *système Breveté Airotype* protège réellement vos murs, et améliore le rendement de votre chauffage.
Demandez documentation gratuite n° 32

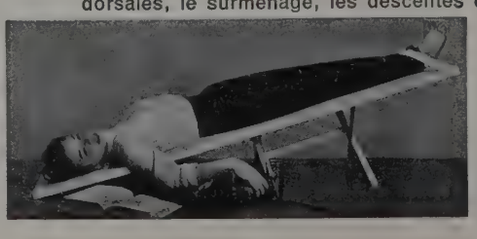
COUVRE-RADIATEUR
Airotype
BREVETÉ S.G.D.G.
79, Fg Poissonnière, Paris - PRO. 80-89
Pose dans toute la France

TOURISME ET VILLÉGIATURES

PARIS — DU NOUVEAU : 10% moins cher.
Hôt. BUCKINGHAM 3 ★★★ ANJ. 61-62 et Sts
43-45, r. des Mathurins - Calme et plein centre réunis. (Squ. Louis-XVI, Gare St-Lazare, Opéra, Champs-Élysées). - RÉNOVÉ - REST., THÉ, SALONS, GARAGE.

LE REPOS QUI GUÉRIT ET RAJEUNIT

15 minutes sur la DÉCLIVE JUVEA suffisent chaque jour pour combattre le vieillissement prématuré, l'insomnie, la fatigue des jambes, les déviations dorsales, le surmenage, les descentes d'organes, l'obésité.



Indispensable à tous :
HOMMES D'AFFAIRES, FEMMES, ENFANTS
— Rajeunissement du corps, du visage, de l'organisme.
— Détente physique et cérébrale.
— Pour les enfants : garantie d'une croissance parfaite.

La DÉCLIVE JUVEA se plie en deux après usage ..... 8.000 fr.
Pour hommes ..... 9.500 fr.
Demandez l'envoi de la notice.
JUVEA, 22, r. François-Ier, Paris-8e

BESANÇON ET SON SEPTIÈME FESTIVAL

PAR L. MAURICE-AMOUR

Ce fut d'abord le Festival de l'amitié. Ceux qui eurent confiance lui ont gardé fidélité. Ils ont eu raison : c'est aujourd'hui l'un des grands festivals de France. Mais je crois bien qu'on ne le sait pas assez. Les étrangers, qui ignorent nos snobismes, le savent mieux que nous ; témoin ces groupes de jeunes soldats américains venus de Nancy pour passer leur congé dans la cité musicale bisontine ; témoin aussi ces dames espagnoles venues de leur terre de merveilles pour entendre de la musique en France et, pendant le circuit touristique (car Besançon associe à ses festivités musicales les beautés de sa province), s'extasiant de la montée en télébenne où, de Metabief au sommet du mont d'Or (ne pas confondre avec celui d'Auvergne), on escalade le ciel ; témoin, enfin, une telle profusion de candidats inscrits au concours des jeunes chefs d'orchestre qu'il a fallu cette année des éliminatoires infiniment plus longues et plus serrées qu'auparavant. Car si l'on peut faire à Besançon sa provision de musique annuelle, si l'on y trouve rassemblés en dix jours les maîtres internationaux de la baguette — Furtwængler, Munch, Krips, Argenta, Münchinger — les virtuoses célèbres — Samson François, Lucette Descaves, Clara Haskill et cette merveilleuse violoniste Gioconda de Vito au nom vincien (ô madame, pourquoi vous faire si rare ?) — les deux plus beaux orchestres de France et d'Europe — l'Orchestre National et celui de la Société des concerts du Conservatoire — et les Ballets de l'Opéra, on y vient beaucoup pour l'attraction finale : le Grand Prix de direction d'orchestre, création originale dont Besançon garde l'exclusivité. Jeu passionnant pour l'auditeur ; rude épreuve pour le candidat : une lecture à vue pour les dons de déchiffrage, une valse de Strauss pour le *rubato* et le sens des courbes dansantes, enfin *l'Apprenti Sorcier* pour la plénitude des techniques d'orchestre. La quantité fait la qualité : cette année le niveau des candidats a monté de plusieurs échelons. Une émulation généreuse a saisi plusieurs donateurs. A chacun des deux grands prix de 100.000 francs (amateurs et professionnels) se sont ajoutés des seconds et troisièmes prix hors programme.

Je m'étonne que Igor Gjadrov, lauréat du grand prix amateurs (Yougoslave, vingt-cinq ans), n'ait jamais tenu la baguette ; il possède en ce cas une exceptionnelle intuition de l'orchestre et une autorité native ; dans la même catégorie j'admire les dons d'Aviva Einhorn (Israélienne, vingt-cinq ans), charmante jeune fille, élève de notre cher Eugène Bigot, qui lui inculque l'élégance et la netteté de notre style. Quant au grand prix catégorie professionnelle, Pierre Chaillé (Français, vingt-sept ans), déjà titulaire d'un prix de direction d'orchestre du Conservatoire de Paris, c'est un jeune musicien à la technique vigoureuse et savante, à la sensibilité contrôlée par une grande sûreté de goût. La suprême récompense lui a été décernée à l'unanimité du jury... et du public, un public un peu trop enthousiaste au gré du président, M. Henri Busser : « ... Je vous rappelle, mesdames et messieurs, qu'il s'agit d'un concours et non d'un concert... »

Si nous faisons à présent le bilan rapide du Festival, nous voyons qu'il nous a donné quatre premières auditions : la *Missa Solemnior*, de Gaston Litaize, œuvre de sève grégorienne, robuste et ardente de foi, composée pour l'inauguration des grandes orgues de la cathédrale Saint-Jean ; deux concertos pour piano et orchestre (celui d'Ivan Semenoff et celui de Jean Rivier) et une composition chorale d'esprit mystique, *les Cloches de Pâques*, de Georges Migot. Nouveautés fort bien accueillies, dans l'ensemble, par un public généralement plus attiré par un traditionalisme symphonique renouvelé au contact des grands interprètes : Beethoven et Furtwængler, Mozart et Josef Krips, Roussel et Munch...

Maîtres de la baguette : Wilhelm Furtwængler et Altaulfo Argenta.

En point final, ce VII[e] Festival de musique aura été l'un des plus complets et des plus équilibrés que Besançon nous ait offerts jusqu'ici. Mais il n'y a pas que la musique pour attacher à cette fausse « vieille ville espagnole » tant de fidèles ; il y a son atmosphère affectueuse, ses rues aux façades harmonieuses, la boucle du Doubs, les belles demeures ouvertes aux habitués du Festival pour prolonger et débattre les impressions toutes vives du concert de la soirée ; il y a ses monuments illuminés, ses délicates orfèvreries horlogères et les trésors de son musée si intelligemment rénové auquel on vient chaque année faire des pèlerinages, car il faut revoir le retable de Besançon, la *Pièta* de Bronziono, les La Tour, les Courbet, les admirables sanguines de la Villa d'Este de Fragonard, les délicieux petits maîtres comtois qu'on retrouve avec ravissement, et découvrir — ô surprise ! — les impitoyables études de têtes de David pour son tableau du *Sacre*.

En disant adieu pour un an à Besançon on quitte à regret un climat amical sous lequel on a vécu à l'aise une décade heureuse.

Des lettres comme celles-ci M. de Belvefer en a reçu plus de 10.000 !

Toutes affirment : « Apisérum conserve la vieillesse verte et alerte et rend aux débilités, ardeur, force, entrain. »

L'APISERUM — les lecteurs de FRANCE-ILLUSTRATION le savent déjà — est une solution absolument pure de gelée royale d'abeille, qui peut jouer un rôle capital dans l'alimentation humaine hygiénique et rationnelle pour la conservation et la prolongation de l'état de jeunesse.

Substance rare et précieuse sécrétée par les ouvrières, c'est avec cette gelée royale qu'est nourrie la Reine toute sa vie (cinq ans, au lieu de quarante-cinq jours pour les ouvrières) et lui assure force, beauté équilibre, intelligence.

L'Apisérum ne peut évidemment pas empêcher la vieillesse mais la retarder, la situer à son heure et surtout lui éviter les infirmités qui la rendent pénible.

L'Apisérum, en régénérant les cellules de l'organisme, permet à celui-ci de lutter plus efficacement contre la maladie.

Mais, entendons-nous bien, *l'Apisérum* n'est pas un remède au sens habituel du mot : c'est infiniment mieux. C'est un super-aliment naturel, concentré de vie et de jeunesse, le plus puissant revitalisant naturel connu à ce jour.

« Mes cheveux blancs repoussent noirs ! »

Voici un cas étonnant de la cure d'*Apisérum*. C'est M. G..., du P...-Q... (Seine-Inférieure), qui le cite :

« **Je vous serais reconnaissant de bien vouloir m'envoyer une seconde boîte d'*Apisérum* dont je me suis aperçu de l'efficacité pendant le traitement de la première boîte. Mes cheveux qui étaient presque blancs repoussent noirs.** »

« Ma mémoire est revenue comme par enchantement ! »

De M. D..., à A... S... (Maroc) :

« **Je suis enchanté de la première cure d'*Apisérum*. Ma mémoire était défaillante : elle m'est revenue comme par enchantement. Mon moral est meilleur aussi : je me sens dispos au réveil et le soir je n'éprouve plus de fatigue avant de me mettre au lit.** »

« Formidable, le moral, l'entrain, la confiance que donne Apisérum ! »

De M. Gauthier, de Savigny-sur-Orge (S.-et-M.) :

« **Très content de la première cure d'*Apisérum* que j'ai faite en octobre, vous pouvez dire mon nom car c'est vrai. C'est formidable le moral, l'entrain, la confiance que votre *Apisérum* donne dès les huit premiers jours.** »

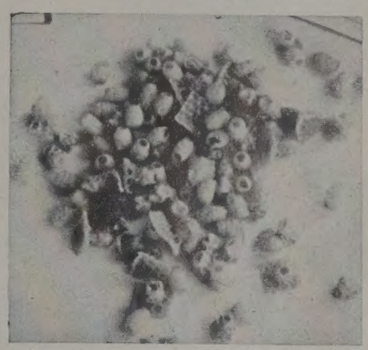
Plus de dix mille lettres semblables, adressées à M. de Belvefer, sont à la disposition de quiconque.

Méfiez-vous, on copie l'Apisérum.

Mais attention : le public doit être bien averti que la gelée royale, pour être efficace, doit être stabilisée (la gelée royale est aussi périssable que le lait et prétendre la conserver telle quelle, durant des mois, est parfaitement ridicule. Il faut se méfier des imitations sans valeur dont le but est, en créant la confusion, de bénéficier de la renommée d'*Apisérum*.

Apisérum n'a pas de succursales, pas de sous-marques (1). *Apisérum* est vendu en pharmacie et certaines maisons de diététique.

Marc BEAURAMIER.



Dans les quarante-huit heures, souvent par avion, les cellules de gelée royale sont adressées au laboratoire par des centaines d'apiculteurs. Il faut faire vite : la gelée royale, matière vivante, ne conserve pas plus de quatre à cinq jours ses précieuses propriétés rajeunissantes.

Seule la formule Apisérum reste efficace parce que la gelée royale est garantie rigoureusement pure et stabilisée (brevets français n° 643.938 et 939). Ci-dessus, les ampoules d'Apisérum viennent d'être traitées par le vide.

Les ampoules de 5 centimètres cubes sont enfin soudées. L'élixir de jeunesse gardera toutes ses qualités. Il a fallu toute la science et tous les soins d'un grand laboratoire pour qu'Apisérum porte à travers le monde la joie d'une vie plus légère.

(1) Une très intéressante documentation sur l'*Apisérum* sera envoyée gracieusement aux lecteurs de *France-Illustration*, sur simple demande adressée à *Apisérum*, 21, rue de la Sourdière, Paris (1[er]) ou 37, rue de la Chaussée-d'Antin, Paris (9[e]). — Afrique du Nord : Letteri, 28, boulevard Gallieni, Alger. — Belgique : Laboratoires Y, Vissoul, 110, rue Berkmans, Bruxelles. — Italie : Mata, Corso Francia 5, Turin.

BONNES TABLES DE PARIS.

LES 2 TEMPLES DE LA GASTRONOMIE FRANÇAISE

LEDOYEN
Champs-Élysées - ANJou 47-82

ROTISSERIE DE
LA TABLE DU ROY
10, Cité d'Antin - TRInité 08-43

---

l'Auberge d' Armaillé
6, rue d'Armaillé (Étoile) - Éto. 52-49

L'AUBERGE
DU
FRUIT DÉFENDU
à Rueil-Malmaison - Mal. 04-93

RESTAURANT
Le Cabaret
G.-H. RABU
HUITRES - COQUILLAGES - CRUSTACÉS
FILETS DE SOLE « CABARET »
SES FAMEUSES GRILLADES
Salons de 6 à 50 couverts
4, av. Franklin-D.-Roosevelt Ély. 18-52
Rond-Point des Champs-Élysées

Chez Vincent
" A LA POMME D'AMOUR "
SPECIALITÉS MARSEILLAISES
69, avenue de Wagram
Place des Ternes
Carnot 34-79

LE ST-MORITZ
RESTAURANT
29, rue de Marignan - Bal. 28-80
CHAMPS-ÉLYSÉES

La Palette
LA MEILLEURE BOUILLABAISSE DE PARIS
HUITRES - COQUILLAGES - CRUSTACÉS
SES COQUILLES SAINT-JACQUES
Sa Bière MUNICH
SOUPERS
119, BOULEVARD DU MONTPARNASSE
DAN 24-01

EN MONTPARNASSE
JARRAUD
134, boulevard Raspail (1er étage)
Métro VAVIN — DAN. 68-84
SOLE SAINT-MICHEL - ROGNONS FLAMBÉS
CANETON A L'ORANGE - CRÊPES SUZETTE

Rech
Tous les produits de la mer ses grillades et son camembert
SOUPERS JUSQU'A 2 HEURES DU MATIN
62, avenue des Ternes ÉTO. 38-87

LA COUPOLE
EN MONTPARNASSE
RESTAURANT - BAR - BRASSERIE
THÉS ET SOIRÉES DANSANTS
Ouvert jusqu'à 3 heures du matin. Danton 95-90

---

chez ma cousine
DINERS - SPECTACLE • 10 ATTRACTIONS
L'ambiance la plus gaie de Montmartre.
Ouvert toute la nuit.
12, rue Norvins, PLACE DU TERTRE. Mon. 49-35

PAVILLON DE L'ÉLYSÉE
Le restaurant de classe des Champs-Élysées
DÉJEUNERS D'AFFAIRES. DINERS DANSANTS
Grands et petits salons. Prix spéciaux
EX-LANGER — CHAMPS-ÉLYSÉES. Anj. 29-60, 85-10

La Closerie des Lilas
le café littéraire et artistique de
MONTPARNASSE
SON RESTAURANT RÉPUTÉ
171, Bd du Montparnasse — Danton 70-50
Parking

CABARETS

الجزائر
EL DJAZAIR
RESTAURANT - CABARET ORIENTAL
SPECTACLE ... ORCHESTRE
27, RUE DE LA HUCHETTE - ODÉ 96-97

LE CÉLÈBRE NIGHT - CLUB
SHEHERAZADE
3, RUE DE LIÈGE
TRI. 85-20 et 41-68

MOULIN ROUGE
BAL — MUSIC - HALL
Les meilleurs programmes dans la plus belle salle de Paris
ATTRACTIONS INTERNATIONALES ET LE FRENCH - CANCAN
Place Blanche
MON. 00-19

LES JEUX PAR ANDRÉ CHÉRON

LE BRIDGE (N° 128)

SOLUTION DE L'ÉTUDE N° 112

LE MORT : ♠ R.8 ♡ A.V.10.6.5 ◇ 3.2 ♣ D.6.5.4

NORD / OUEST EST / SUD

♠ A.D
♡ 9.2
◇ A.R.D.V.10.9.6.4
♣ A

Sud joue 7 ◇, les adversaires ayant toujours passé.

Ouest entame du ♣ V, ce qui situe le ♣ R chez Est, car Ouest n'aurait pas entamé du ♣ V avec une fourchette ♣ R.V. Plan de Sud?

La meilleure chance est d'espérer qu'Est, outre le ♣ R, a aussi ♡ R.D, ce qui permettrait de le squouiser.

Certes, un squouise ordinaire qui consisterait à jouer ♣ as, tous les ◇ et deux fois ♠ en laissant à Sud la main, serait inopérant puisque le mort — qui posséderait les deux menaces : ♣ D et ♡ A.V — défausserait avant Est, alors que c'est l'inverse qui doit se produire et que les parades doivent être défaussées avant les menaces pour que le squouise opère.

Il faut donc substituer la menace ♡ 9 à la menace ♡ V et jouer comme suit.

Après la levée du ♣ as, Sud passe tous ses atouts moins un, sur lesquels le mort défausse ♡ V.10.6.5 et ♣ 5. Le ♠ 8 tombe ensuite sur le ♠ as, amenant la position suivante (en admettant que l'espoir qu'Est a ♡ R. D se réalise) :

♠ R
♡ A
◇ —
♣ D.6

♠ V.9 ♡ — ◇ — ♣ 10.9 — NORD / OUEST EST / SUD — ♠ — ♡ R.D ◇ — ♣ R.7

♠ D
♡ 9.2
◇ 4
♣ —

Sud joue alors ♠ et Est est squouisé.

Si Est défausse ♡, Nord joue ♡ as, fait couper ♣ et Sud fait son ♡ 9 affranchi.

Si Est, au lieu de ♡, défausse ♣ 7, Nord avance ♣ 6, que Sud coupe, et le mort reprend la main avec ♡ as pour faire sa ♣ D affranchie.

ÉTUDE N° 113

LE MORT : ♠ A.9.4 ♡ A.10.5 ◇ A.9.5 ♣ R.7.4.3

NORD / OUEST EST / SUD

♠ R.10.3
♡ R.V.3
◇ R.10.6
♣ A.6.5.2

Nord ouvre d'un ♣, Sud saute à 2 S.A et Nord ferme les enchères avec 3 S.A. Ouest entame de la ♣ D et Est fournit le ♣ 8.

Plan de Sud ?

RECTIFICATION

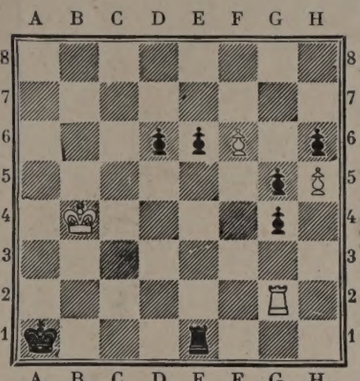
Dans mon article de bridge N° 126, paru ici dans le numéro d'août 1954, il faut lire :

Sud 1 ♡, Nord 3 ♠ (?) ou 4 ✣ (?). Atout agréé ♡ (et non pas ♠, comme il a été imprimé).

LES ÉCHECS (N° 124)

Solution de l'étude n° 127, d'André Chéron.

Courrier de Leysin, *29 juin 1954.*

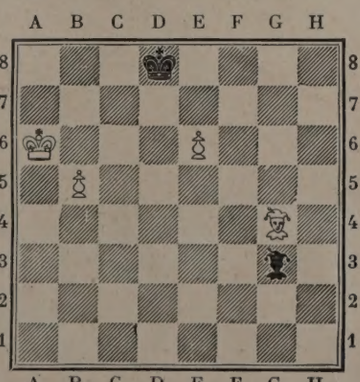


Les blancs jouent et gagnent.

Les blancs forceront la promotion en dame de leur pion libre par quatre sacrifices de la tour blanche (sur g1, g2, g3 et b3) qui auront pour effet décisif d'écarter la tour noire de la colonne f et de la 8e traverse.

1. f6-f7 ! (1), Té1-é4+ ! (si 1. ... Té1-f1 ; 2. Tg2-g1 !! le premier sacrifice, Tf1×g1 ; 3. f7-f8 : D gagne, par exemple si 3. ... g4-g3 ; 4. Df8-f3 et mat en quelques coups. Ou si 1. ... Té1-b1+ ; 2. Rb4-a3). — 2. Rb4-b3 ! (et non 2. Rb4-a3 ?, Té4-é3+ et f3 gagne. Ni 2. Rb4-ç3 ?, Té4-f4 gagne). 2. ... Té4-é3+ (si 2. ... Té4-f4 ; 3. Tg2-g1+ et mat). — 3. Rb3-ç2 !, Té3-f3. — 4. Tg2-g3 !! le second sacrifice (et non 4. Tg2×g4 ?, Tf3-f2+. Nulle ; 5. Rç2-ç1, Tf2-f1+ ! ; 6. Rç1-ç2, Tf1-f2+ ; 7. Rç2-b3, Tf2-f3+ ; et non 5. ... Ra1-a2 ? ; 6. Tg4-g2 ! gagne). 4. ... Tf3-f2+ (si 4. Tf3×f7 ; 5. Tg3-a3 mat. Ou si 4. ... Tf3×g3 ; 5. f7-f8 : D gagne). — 5. Rç2-b3 ! (et non 5. Rç2-ç1 ?, Tf2-f1+ ! gagne ; 6. Rç1-ç2, Ra1-a2 ! ; 7. Tg3×g4, Tf1-f2+ et ×f7). 5. ... Tf2-b2+ (si 5. ... Tf2×f7 ; 6. Tg3-g1+). — 6. Rb3-a4 ! (2), Tb2-b8 (si 6. ... Tb2-f2 ; 7. Tg3-g1+, Ra1-b2 ; 8. Tg1-g2 !! le troisième sacrifice, Tf2×g2 ; 9. f7-f8 : D gagne. Ou si 6. ... Tb2-a2+ ; 7. Tg3-a3). — 7. Tg3-a3+ ! (3), Ra1-b2. — 8. Ta3-b3+ !! le quatrième et décisif sacrifice, Tb8×b3. — 9. f7-f8 : D gagne (4).

Etude N° 128
Journal de Genève, *9 mars 1954.*



Partie nulle.

rentrée des classes

UN PETIT LAROUSSE est indispensable

MON PREMIER LAROUSSE EN COULEURS, de 4 à 8 ans	1 780 F
DICTIONNAIRE DES DÉBUTANTS, de 7 à 10 ans	440 F
LAROUSSE ÉLÉMENTAIRE ILLUSTRÉ, enseignement 1er degré	680 F
PETIT DICTIONNAIRE FRANÇAIS, pour le cartable.....	380 F
LAROUSSE CLASSIQUE ILLUSTRÉ, dictionnaire très complet, mais qui peut être mis entre toutes les mains.....	995 F
NOUVEAU PETIT LAROUSSE ILLUSTRÉ, le plus complet des dictionnaires manuels, celui qu'on garde toute la vie.....	1 540 F

TOUS CES PRIX S'ENTENDENT TAXE LOCALE EN SUS.
CHEZ TOUS LES LIBRAIRES ET LAROUSSE, PARIS 6.

Lumière sur la qualité!

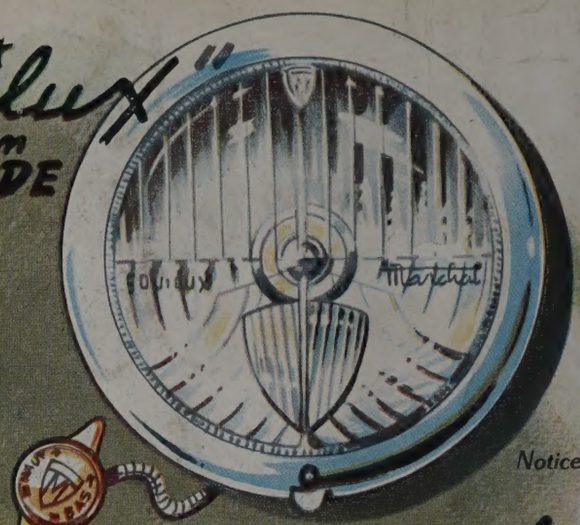
Servez cet excellent whisky à vos invités et vous ne manquerez pas de remarquer combien ils apprécient son goût délectable, son moelleux et sa finesse incomparable. Il vous offre toutes les qualités du meilleur parmiles whiskys d'Ecosse.

'BLACK & WHITE'
SCOTCH WHISKY
Distillé et mis en bouteilles en Ecosse
JAMES BUCHANAN & CO. LTD., GLASGOW, SCOTLAND

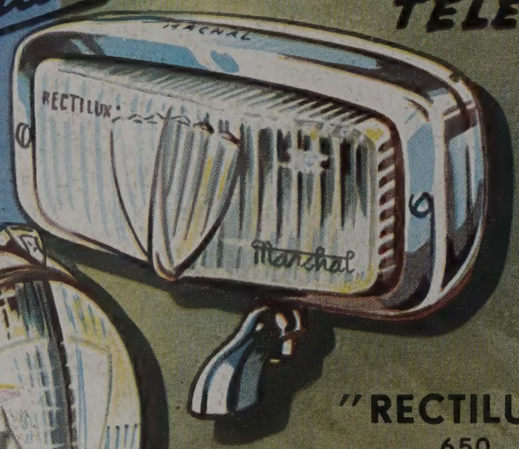
S.N.E.P. IMPRIMERIE BOBIGNY. — Dépôt légal 4e trimestre 1954. N° 303. — Printed in France.

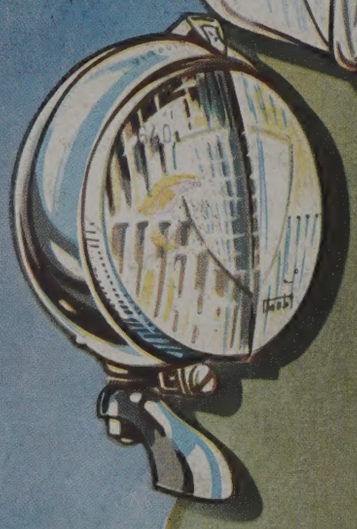
Virages et Brouillard

"Equilux" et son TÉLÉCODE



Notice 190





"RECTILUX"
650
Notice 176

Eclairage Sensationnel

"640"
EXTRAT-PLAT
Notice 176

BOUGIE
CORINDON

Isolant Victorieuse

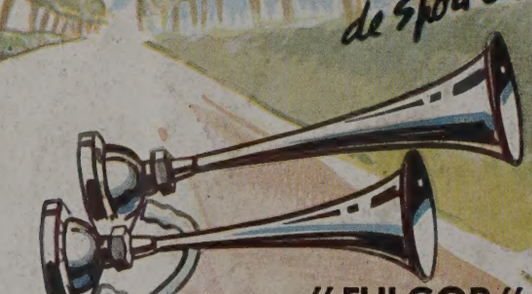
SAVOIE

dans Toutes les compétitions de Sport et de Vitesse

la plus importante production française

"520"
MARCHE ARRIÈRE
indispensable pour la manœuvre de nuit
Notice 176

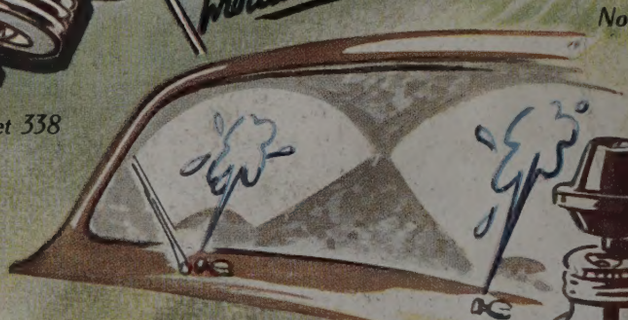
Notices 2.03 et 338



"FULGOR"
AVERTISSEUR de ROUTE PUISSANT
à compresseur électrique

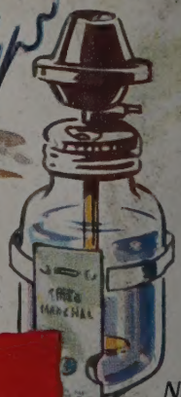
Ouvre la Route

Notice 734



LAVEUR DE PARE-BRISE
à dépression
ENTIÈREMENT AUTOMATIQUE

LICENCE TRICO



Notic
942

H. Camy

MARCHAL

Exigez bien cette Marque, c'est votre meilleure garantie